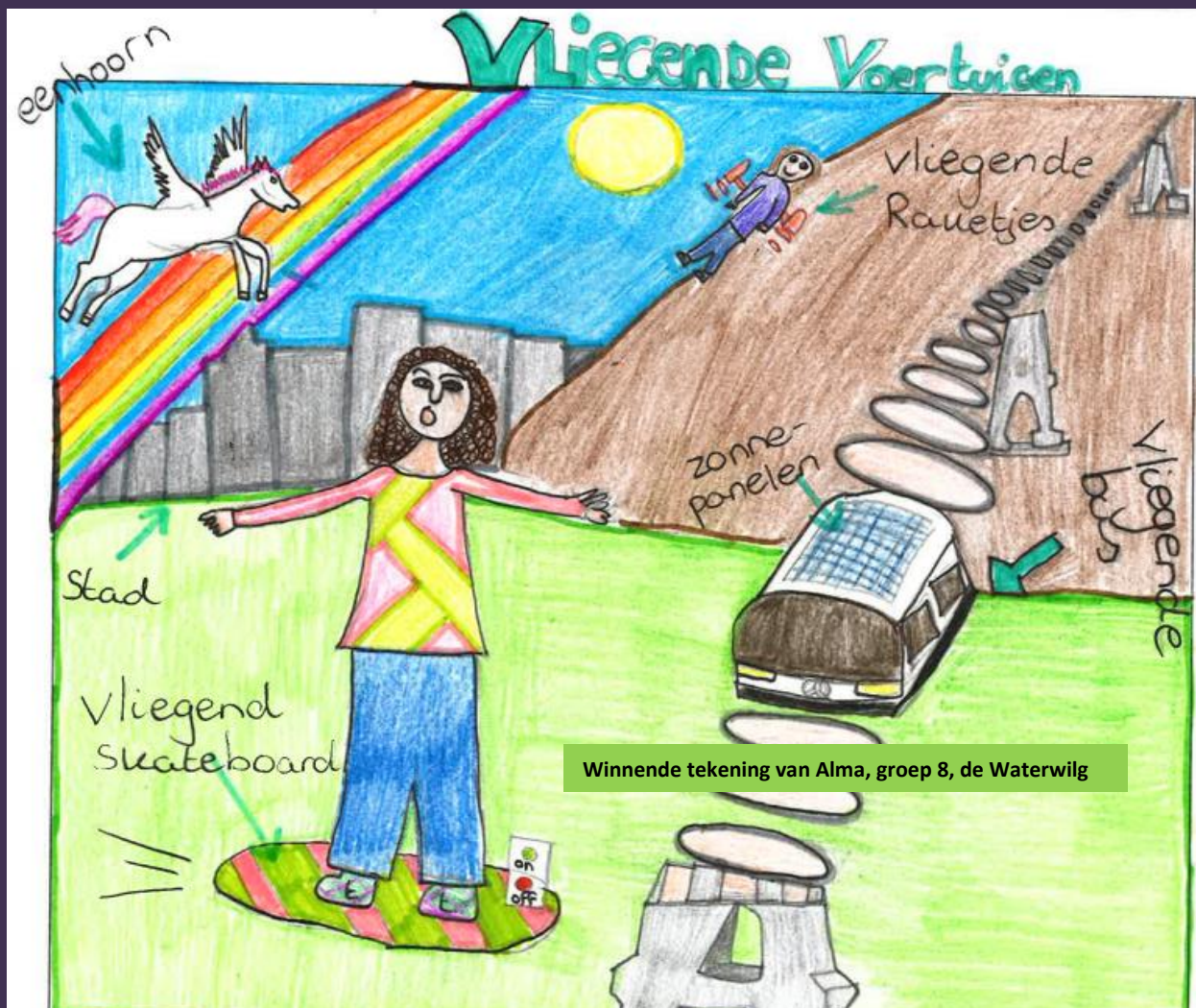


# NU OP WEG.....

## NAAR EEN DUURZAAM MORGEN

Visie op Duurzame Mobiliteit Pijnacker - Nootdorp 204





# Het principe van de Mobiliteitsvisie

## A. Uitgangspunt is behouden en beter benutten bestaande infrastructuur

Uitgangspunt van de gemeente is dat de infrastructuur op orde is. Er wordt slim ingezet op het behoud en beter benutten van de bestaande infrastructuur. Om de bereikbaarheid en de leefbaarheid te behouden en te verbeteren waar het kan, zet de gemeente in op vroegtijdig signaleren van toekomstige knelpunten. Dit doet de gemeente door proactief te handelen en in contact te staan met de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden uit de gemeente. Pas waar de mogelijkheden van beter benutten niet (meer) toereikend zijn, zal de gemeente investeringen in het uitbreiden van de infrastructuur weer in overweging nemen.

## B. Hoe gebruiken we de bestaande infrastructuur slim?

Om de bestaande infrastructuur maximaal te benutten zet de gemeente in op een optimale spreiding van de mobiliteitsdruk. Hiervoor staan drie strategieën ter beschikking:

- a. *Verminderen: Hoe kan onnodige mobiliteit vermeden worden?*  
Het gaat hierbij om het vermijden van verplaatsingen die – met een gelijkblijvend doel – ook anders ingevuld kunnen worden. Een voorbeeld hiervan is thuiswerken, waardoor een deel van de druk van het woon-werkverkeer kan worden vermeden.
- b. *Veranderen : Hoe kan noodzakelijke mobiliteit op een andere manier plaatsvinden?*  
Het gaat hier om het verminderen van de druk als gevolg van het gebruik van bepaalde mobiliteiten. Dit kan bijvoorbeeld door samen gebruik te maken van mobiliteit, zoals carpoolen naar het werk, fietsen, meerijden naar school, kiezen voor collectief/openbaar vervoer of goederen via een collectieve pakketdienst te laten bezorgen.
- c. *Verschonen: Hoe kan noodzakelijke mobiliteit de omgeving zo min mogelijk belasten?*  
Hierbij gaat het om het reduceren van de negatieve effecten van mobiliteit op luchtkwaliteit, geluid, etc. Mogelijkheden doen zich hier voor bij het terugdringen van mobiliteit op basis van fossiele brandstoffen. Voorbeelden zijn het stimuleren van de aanschaf van elektrische auto's of gebruiken van groen gas.

## Duurzame Mobiliteit: de inwoners

De Visie op Duurzame Mobiliteit 2040 is samen met inwoners van Pijnacker-Nootdorp voorbereid. De inwoners herkennen het belang van duurzame mobiliteit, maar hebben verschillende ideeën over de invulling daarvan. De gemeentelijke Visie zet daarom een stip aan de horizon, maar laat ruimte om in dialoog met de inwoners te kijken hoe het Uitvoeringsprogramma kan worden ingevuld.

## Duurzame Mobiliteit: wonen

Soms kan je niet buiten de auto, maar vaak stappen we er zonder er bij na te denken in. Terwijl er goede alternatieven zijn. De gemeente zorgt voor basisvoorzieningen in de kernen. Dan zijn dagelijkse boodschappen op fietsafstand te halen. Lopen en fietsen is duurzaam en maakt de schoolomgeving ook veiliger. Steeds meer mensen delen een auto, dat scheelt parkeerplaatsen en biedt kansen voor groen in de wijk. Zo wonen we prettiger.

## Duurzame Mobiliteit: werken

Het wegennet in de gemeente is klaar voor de toekomst. Door het slim te benutten houden we dat ook zo. Bijvoorbeeld doordat werkgevers en werknemers afspraken maken over het spits rijden, we meer op de fiets naar het werk gaan of eens vaker thuiswerken.

## Duurzame Mobiliteit: recreëren

We wonen in een mooie groene omgeving. Daar komen ook veel mensen uit de omliggende steden op af. Voor het behoud van rust en ruimte zorgt de gemeente voor goede bereikbaarheid en overstappunten en stimuleert ze vooral het veilige gebruik van fiets- wandel en ruiterspaden. En als we zelf uitgaan in de stad dan is passend openbaar vervoer wel zo makkelijk.

# VOORWOORD

Het huidige Mobiliteitsplan is in 2005 vastgesteld. Sinds die tijd is er veel veranderd. Daarom is het tijd voor een nieuwe visie op mobiliteit, waarin wij kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

Ontwikkelingen zoals social media en het nieuwe werken, deze zijn nu niet meer weg te denken uit onze samenleving. Iedereen heeft tegenwoordig een smartphone of een tablet. De deeleconomie is in opkomst en jongeren lijken meer waarde te hechten aan gebruik dan aan bezit, bijvoorbeeld van een auto. Consumenten winkelen steeds meer via internet. De e-bike wordt de laatste jaren populairder en dit zal volgens deskundigen alleen maar meer worden. Dit zijn maar een aantal voorbeelden van ontwikkelingen die van invloed zijn op onze mobiliteit. Daarnaast ontstaat steeds meer het besef dat duurzaamheid geen luxe is, maar pure noodzaak. Deze noodzaak ligt zeker ook op het terrein van mobiliteit.

Met deze visie geven wij richting aan onze inspanningen op het vlak van duurzame mobiliteit. Vooruitgang kunnen wij alleen boeken, als wij de uitdaging van een duurzame(re) mobiliteit met z'n allen oppakken.

Bij het opstellen van de definitieve visie hebben wij dankbaar gebruik gemaakt van de suggesties en ideeën die ons vanuit de samenleving en de raad bereikt hebben. De visie heeft daarmee aan waarde gewonnen. En nu op weg.....



Piet Melzer,

wethouder mobiliteit en ambassadeur Bereikbaar Haaglanden

# INHOUDSOPGAVE

<b>1. Aanleiding &amp; leeswijzer</b>	<b>pag. 7</b>
1.1. Bijdrage aan duurzame mobiliteit	8
1.2. Aansluiten bij maatschappelijke ontwikkelingen	8
1.3. In interactie met bewoners	8
1.4. Leeswijzer	9
<b>2. In contact, werkwijze tot de Visie op Duurzame Mobiliteit 2040</b>	<b>11</b>
2.1. Start met een inspiratiebijeenkomst	12
2.2. Avond van de duurzame mobiliteit	14
2.3. Burgerpanel mobiliteit	15
2.4. Opbrengst participatietraject	16
<b>3. Waarom een visie op duurzame mobiliteit</b>	<b>17</b>
3.1. Waarom	18
3.2. Van verkeersmodel naar maatschappelijke ontwikkelingen	19
3.3. Luchtkwaliteit en geluid	20
3.4. Duurzame mobiliteit in relatie tot CO2-reductie	20
3.5. Uitgangspunten	21
3.6. Bovenlokaal beleid duurzame mobiliteit	22
3.7. Trends en ontwikkelingen	25
3.8. Kansen en kant tekeningen	29
<b>4. Hoe, visie op duurzame mobiliteit 2040</b>	<b>31</b>
4.1. Visie op duurzame mobiliteit	32
4.2. Wonen	32
4.3. Werken	36
4.4. Recreëren	39
<b>5. Wat, van visie naar praktijk</b>	<b>41</b>
5.1. Stappenplan	42
5.2. Voorbeelden	44
5.3. Van visie naar uitvoeringsprogramma	45





# 1: AANLEIDING & LEESWIJZER

Duurzaamheid is een dwingende noodzaak voor de langere termijn. Duurzame oplossingen zijn daarbij ook nodig in het verkeer. Dit vereist inzet op schoner vervoer en gedragsverandering.

### 1.1. Bijdrage aan duurzame mobiliteit

September 2013 heeft de VNG in het SER Energieakkoord met vele andere partijen afspraken gemaakt over de verduurzaming van de economie en de energievoorziening. Op het gebied van mobiliteit en transport zijn eveneens afspraken gemaakt. Ook van gemeenten wordt verwacht dat zij een bijdrage leveren aan een meer duurzame mobiliteit. De gemeenteraad deelt deze ambitie. 'Duurzaamheid is een dwingende noodzaak voor de langere termijn' zo is te lezen in het Hoofdlijnenakkoord 2014-2018. Duurzame oplossingen zijn daarbij ook nodig in het verkeer. Dit vereist inzet op minder, ander en schoner vervoer en gedragsverandering.

### 1.2. Aansluiten bij maatschappelijke ontwikkelingen

Het college kiest ervoor om nu een nieuwe visie op duurzame mobiliteit te maken. Hiermee wordt een goede basis gelegd voor meer concrete stappen die op een later moment kunnen bijdragen aan duurzame mobiliteit. Dit is nodig omdat het huidige Mobiliteitsplan 2005 op bepaalde vlakken is verouderd. Dit is niet verwonderlijke gelet op alle ontwikkelingen van de afgelopen jaren. Internet is gemeengoed geworden en social media is niet meer weg te denken uit de maatschappij. Zakelijke relaties en sociale netwerken worden steeds meer virtueel. De deeleconomie is in opmars. De moderne, digitale consument hecht minder aan bezit en maakt vooral gebruik van een product of dienstverlening. Daarbij is toegang belangrijker dan bezit en maakt kopen plaats voor delen en lenen. De auto is lang een statussymbool geweest, maar jongeren lijken steeds minder waarde hieraan te hechten. In steeds meer organisaties wordt het Nieuwe Werken ingevoerd. Hierdoor kunnen ook steeds meer mensen flexibel en onafhankelijk van tijd en plaats werken. Deze nieuwe ontwikkelingen vragen om een andere aanpak van de mobiliteitsvisie. De nadruk moet meer liggen bij het analyseren van maatschappelijke ontwikkelingen en minder bij de toepassing van verkeerstechnische modellen die in het verleden vaak leidend waren bij de bepaling van toekomstige mobiliteitsbehoeften. Voor de nieuwe aanpak moet het gezamenlijk inzicht in de ontwikkeling van mobiliteitsbehoeften, – mogelijkheden en – patronen op de lange termijn worden vergroot.

### 1.3. In interactie met inwoners

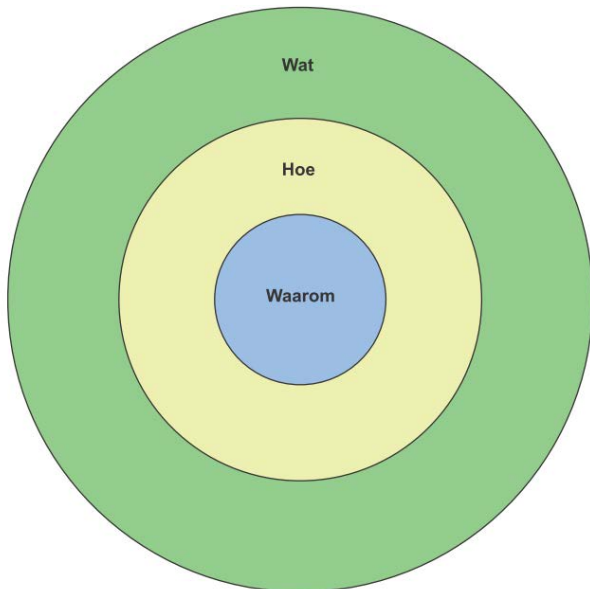
Het Hoofdlijnenakkoord vraagt om meer interactie met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties en op een eerder tijdstip. De kracht, initiatiefrijkheid en vrije inzet van inwoners en ondernemers staan daarbij voorop. Daarom moet de samenleving niet meedoen met het bestuur maar andersom. Het bestuur doet mee met de samenleving. Dit vraagt om een participatieve bestuursstijl.

Als eerste stap naar een nieuwe visie is een plan van aanpak gemaakt. Dit 'Plan van Aanpak voor een breed maatschappelijk gedragen Duurzame Mobiliteitsvisie, Samen komen we verder' is in december 2014 door de raad vastgesteld. Het biedt inhoudelijke kaders, maar vormt ook de leidraad voor de aanpak van een interactief beleidsproces.



#### 1.4. Leeswijzer

Bij het opstellen van de visie is het denkmodel 'de gouden cirkel' van Simon Sinek gebruikt. Dit model bestaat uit drie cirkels. De kern wordt gevormd door 'waarom', daarna volgt 'hoe' en afgesloten wordt met 'wat'. Sinek constateert dat de meeste organisaties en bedrijven met de wat-vraag beginnen en vervolgens naar binnen werken. De beste organisaties zijn echter die organisaties die met de waarom-vraag beginnen (en daar ook een goed antwoord op hebben). De visie is in lijn met dit model opgebouwd.



(Gouden cirkel van Simon Sinek)

Als beantwoording van de waarom-vraag gaat de visie eerst in op de doelen van de gemeente en de trends en ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 wordt de route (de hoe-vraag) om te komen tot duurzame mobiliteit uiteengezet. De wat-vraag komt aan bod in hoofdstuk 5 en wordt in het Uitvoeringsprogramma 2016-2018 beantwoord.





## 2: IN CONTACT, WERKWIJZE TOT DE VISIE OP DUURZAME MOBILITEIT 2040

‘Samen komen wij verder’ dat was de titel van het Plan van Aanpak voor deze visie. Dit verwoordt dat de gemeente waarde hecht aan betrokkenheid van maatschappelijke partners en inwoners. Inwoners en ondernemers zijn op diverse manieren betrokken.

## 2.1. Start met een Inspiratiebijeenkomst

Op 24 maart 2015 is gestart met een inspiratiebijeenkomst waarin met smaakmakers uit de gemeente is gesproken. Deze personen komen uit verschillende geledingen en zijn op persoonlijke titel uitgenodigd om deel te nemen aan het gesprek.

Tijdens deze waardevolle bijeenkomst zijn beelden en ideeën gedeeld van de wereld in 2040 en wat dit betekent voor de mobiliteit en de infrastructuur in Pijnacker-Nootdorp.

### **Uitkomsten inspiratiebijeenkomst:**

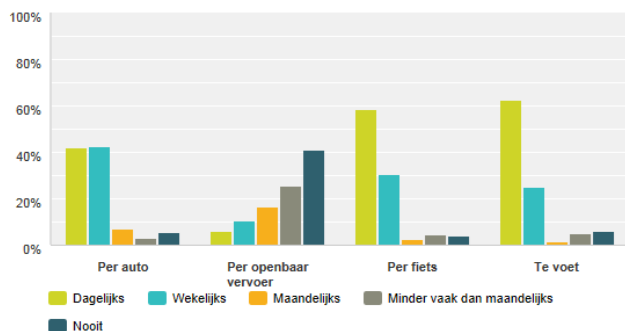
- Duurzaamheid is geen discussiepunt meer voor velen. Er wordt nu al serieus rekening mee gehouden.
- Er zijn al diverse ontwikkelingen gaande, zoals gedeeld fiets- en autogebruik.
- Kijk hierbij ook naar doelgroepen als (ouders van) schoolgaande kinderen, jeugd en sportverenigingen.
- Blijf vooral in contact en benader inwoners. Luister naar ze.
- Maak mobiliteit toegankelijk en concreet. Toets verschillende scenario's bij inwoners en lok zo bij hen een reactie uit.

### **Enquête**

Na deze avond is gezocht naar een laagdrempelige manier om zoveel mogelijk inwoners en ondernemers bij de Mobiliteitsvisie betrokken te krijgen. Gekozen is voor een korte, snel in te vullen, enquête over relevante thema's. Deze enquête is ook via Facebook en Twitter verspreid. Zo kon een breder publiek worden bereikt. De enquête heeft behoorlijk wat respons opgeleverd. De gemeente heeft 130 reacties, inclusief tips, adviezen en aandachtspunten, ontvangen. Citaten uit de enquête zijn in deze visie terug te vinden.

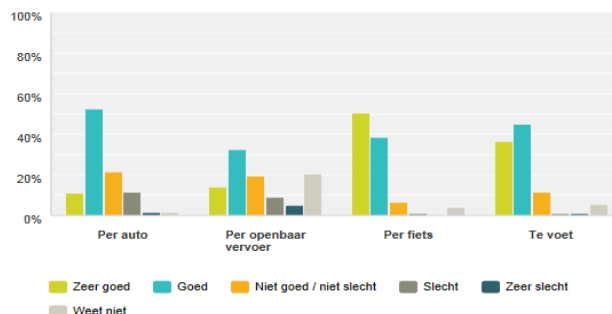
### Hoe vaak reist u binnen de gemeente:

Beantwoord: 130 Overgeslagen: 0



### Hoe beoordeelt u in het algemeen de bereikbaarheid binnen de gemeente:

Beantwoord: 130 Overgeslagen: 0



### Uitkomsten enquête:

- 52% vindt het vanzelfsprekend de fiets te gebruiken binnen de gemeente.
- 62% geeft aan dat voor goede bereikbaarheid binnen de gemeente geen nieuwe wegen nodig zijn als de bestaande infrastructuur beter wordt benut.
- 64% is bereid iets verder van de woning te parkeren als daarmee het groen behouden kan blijven.
- 65% vindt dat het openbaar vervoer een goed alternatief biedt voor de auto om naar de omliggende steden te reizen.
- Op de open vraag "Wat is duurzaam vervoer?" antwoordt men over het algemeen: als het niet afhankelijk is van fossiele brandstoffen, er voldoende goede alternatieven zijn voor de auto en het verkeer niet stilstaat.
- Op de open vraag of mensen tips hebben, zijn er opvallend veel tips gegeven over het juist wel of juist niet realiseren van een tweede verbindingsweg.

## 2.2. Avond van de duurzame mobiliteit

De enquête is daarnaast ook als middel ingezet om de inwoners te enthousiasmeren voor de Avond van de duurzame mobiliteit. Met ditzelfde doel is een ochtend geënquêteerd en geflyerd in het centrum van Pijnacker. De avond is ook breed bekend gemaakt in de Telstar, op Facebook en via Twitter. Ook op de nieuwe lokale radiozender Feel Good Radio is een oproep gedaan voor deze avond. Uiteindelijk hebben ca. 30 bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van (maatschappelijke) organisaties de avond bezocht. Het was een geslaagde avond met een vruchtbare discussie over wonen, werken en recreëren in relatie tot de toekomstige mobiliteit.

### Uitkomsten Avond van de duurzame mobiliteit:

- Verschillende meningen wel / geen 2<sup>de</sup> verbindingsweg tussen Pijnacker en Nootdorp.
- Ov-verbinding Delft, Zoetermeer, eerst zorgen voor kwaliteit dan voor benutting.
- Focus op mensen die in de gemeente wonen en elders werken, dat is de grootste stroom.
- Wat is de rol van de gemeente. Faciliteren/subsidiëren, bemoedigen/stimuleren/informereren, verbieden en handhaven?
- 2040 erg ver weg, stap voor stap veranderen, eerst kijken naar 2020, trends bieden ook veel onzekerheden.
- Bevorder deelgebruik in brede zin (niet alleen auto). Van bezit naar gebruik.
- E-bike wordt ook recreatief gebruikt en door jongeren als alternatief voor een scooter / brommer.
- Kijk naar maatschappelijke kosten en baten bij afwegingen investeringen in infrastructuur.
- In 2040 is er niet meer sprake van een 'negen tot vijf' economie, alles gaat 24 x 7.
- Weer zwaar verkeer uit de kernen.
- Het nieuwe werken en ICT mogelijkheden zijn van grote invloed op mobiliteit.

### Tekenwedstrijd voor kinderen 'Hoe reis jij later?'

De gemeente wil alle inwoners bij dit onderwerp betrekken, dus ook de kinderen. Om de kinderen te bereiken is een tekenwedstrijd uitgeschreven voor de groepen 7 en 8 van de basisscholen. Aan de kinderen is gevraagd te verbeelden hoe zij later denken te reizen. Dit heeft veel creatieve en originele ideeën opgeleverd. De winnende tekening is op de kaft van dit document terug te vinden. Ook zijn tekeningen ter illustratie in dit document opgenomen.

### **Juryrapport tekenwedstrijd:**

Jury bestaande uit de gemeente en het Milieuplatform.

Veel kinderen hadden erg hun best gedaan. Opvallend: de grote verscheidenheid aan ideeën en onderwerpen. Bij elkaar leveren alle tekeningen een mooi en creatief toekomstbeeld op.

#### **Wat veel getekend was (in allerlei varianten):**

- Vliegende voertuigen: auto's, bussen, fietsen, jet packs.
- Veel zon- en windenergie.

#### **Andere onderwerpen:**

- Tijdmachine, raket, rijden op afval, hightech-skeelers, een kabelbaan van Pijnacker naar Nootdorp, energetisch wegdek.

#### **Het aspect duurzaam kwam op diverse manieren terug:**

Kinderen tekenden schoon vervoer met behulp van:

- Lucht, wind, zon, water, afval, magneet.

#### **Waarom de winnaar?**

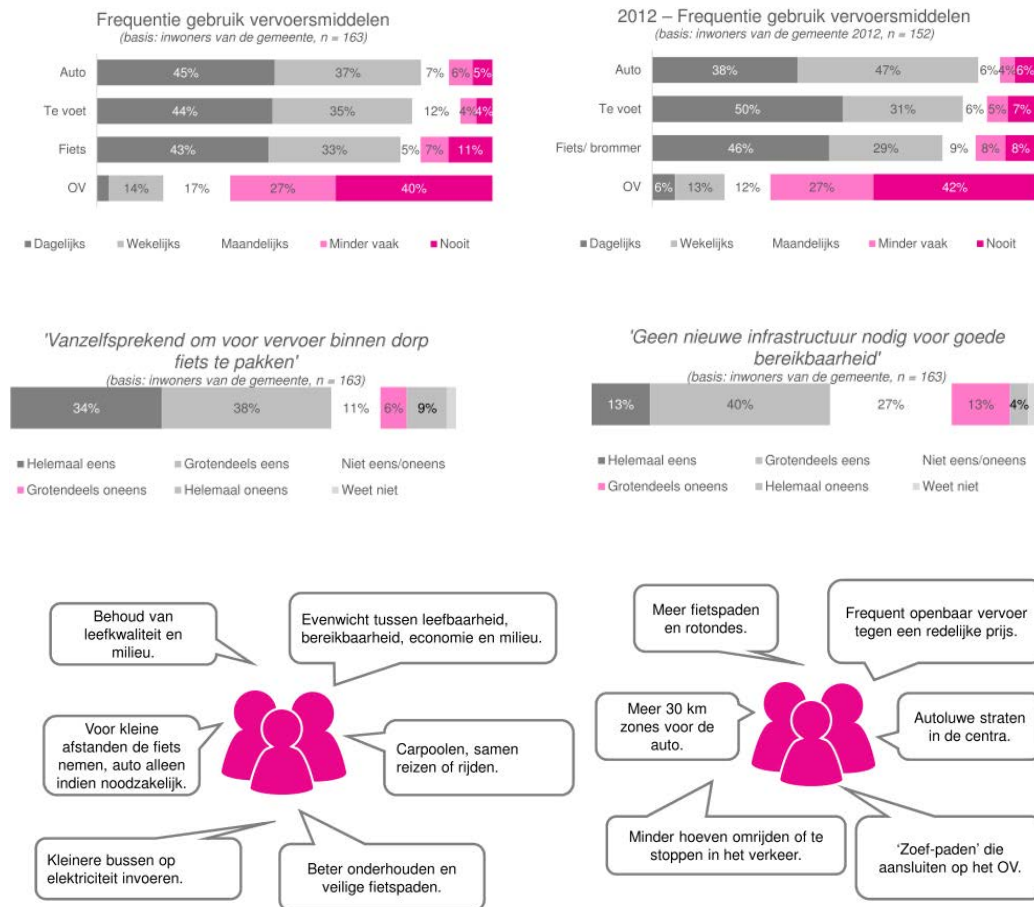
- De tekening sprak alle juryleden erg aan.
- Het is mooi getekend en de tekening verbeeldt goed de toekomst met leuke details erin.
- Het laat niet één manier van vervoer zien, maar is een totaalbeeld van verschillende opties naast elkaar. Daarin was deze tekening ook wel uniek tussen alle inzendingen.

### **2.3. Burgerpanel mobiliteit**

De gemeente wil bij de vormgeving van het beleid rond mobiliteit rekening houden met de wensen van de inwoners. Het is daarom belangrijk om een beeld te krijgen van hoe intensief diverse vervoersmiddelen worden gebruikt, en hoe inwoners aspecten als bereikbaarheid en parkeervoorzieningen ervaren. De gemeente vraagt Totta Research jaarlijks via een burgerpanel hier onderzoek naar te doen. Het burgerpanel is in juni 2015 uitgezet onder 225 inwoners van de gemeente, waarbij een responsepercentage van 72% is behaald.

In het burgerpanel zijn naast de jaarlijks terugkerende vragen ook dezelfde vragen uit de enquête duurzame mobiliteit opgenomen. De resultaten zijn op de volgende pagina terug te vinden.

## Uitkomsten burgerpanel:



## 2.4. Opbrengst participatietraject

Soms lagen de standpunten, bijvoorbeeld over de noodzaak van de tweede wegverbinding, ver uiteen. Hoewel men over het algemeen overtuigd was van de noodzaak van duurzame mobiliteit, zijn er ook geluiden gehoord van mensen die deze overtuiging in mindere mate of niet delen. Daarbij is er ook een verschil te constateren tussen de uitkomsten van de enquête en het burgerpanel. De respondenten bij de enquête zijn over het algemeen positiever gestemd over duurzame mobiliteit dan de deelnemers aan het burgerpanel. Deze laatsten zijn niet negatief, maar hebben over het algemeen wel gevarieerdere denkbeelden over nut en noodzaak. De respondenten aan de enquête hebben zelf het initiatief genomen om de enquête in te vullen. Hieruit zou kunnen worden afgeleid dat zij een meer dan gemiddelde belangstelling voor dit onderwerp hebben, terwijl de leden van het vaste burgerpanel over tal van onderwerpen worden ondervraagd. Dit zou ook het verschil in uitkomsten kunnen verklaren. De verschillende meningen en inzichten zijn betrokken bij het opstellen van de visie.





### 3. WAAROM EEN VISIE OP DUURZAME MOBILITEIT?

Voor de invulling van de waaromvraag uit het model van Sinek is gekeken naar het huidige beleid en de trends en ontwikkelingen die voor de toekomstige mobiliteit van belang zijn.

### 3.1. Waarom

“Een herkenbare gemeente in een landelijke omgeving waar de stad nooit ver weg is”, dat is de visie op Pijnacker-Nootdorp voor 2040. Het is de missie om: een uniek woonmilieu te bieden, met het groene buitengebied meerwaarde te geven en met duurzame en innovatieve bedrijven, waaronder glastuinbouw, de economie te versterken.

Een duurzame en energie neutrale gemeente in 2050 is een dwingende noodzaak. Verkeer en vervoer draagt in de gemeente Pijnacker-Nootdorp met 16% bij aan de productie van Co2. Duurzame oplossingen zijn daarom ook nodig in het verkeer. De gemeente wil de infrastructuur zo efficiënt en effectief mogelijk gebruiken om de mobiliteit van onze huidige en toekomstige inwoners en bedrijven blijvend mogelijk te maken. Het streven hierbij is naar zo schoon en veilig mogelijk vervoer (*collegeprogramma 2014-2018*).



(De Kleurenmobiel, Emma, 11 jaar, De Waterwilg)

Na de geplande groei in kwantiteit moet richting 2040 ingezet worden op kwaliteit. Met de realisatie van de Oostelijke Randweg en de Komkommerweg beschikt de gemeente over een hoofdinfrastructuur die is voorzien voor een gemeente met 65.000 inwoners. Ook het fietspadennetwerk voorziet, na realisatie van enkele ontbrekende schakels, in de groei van de gemeente tot 65.000 inwoners (*Evaluatienota mobiliteit, Goed op weg*).

Met de Randstadrail, tramlijn 15, diverse buslijnen en de buurtbus beschikt de gemeente over een voldoende dekkend OV netwerk in aansluiting met de regio. De gemeente wil dit netwerk, in samenwerking met de Vervoersautoriteit van de MRDH, behouden en indien nodig optimaliseren (*Uitvoeringsstrategie 2013-2025, Pijnacker-Nootdorp staat niet stil*).

### 3.2. Van verkeersmodel naar maatschappelijke ontwikkelingen

Mobiliteit staat niet op zichzelf, maar voorziet in een behoefte vanuit ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen. De manier waarop we invulling geven aan de mobiliteitsbehoefte werd in het verleden vooral bepaald vanuit verkeerstechnische modellen. Veranderende mobiliteiten, techniek,

*‘Zo snel mogelijk Komkommerweg en oostelijke verbinding openstellen, waardoor zwaar verkeer zoveel mogelijk woongebieden en het centrum kan ontwijken’*

(Enquête duurzame mobiliteit)

digitalisering, trends en ontwikkelingen zorgen ervoor dat de voorspellende waarde van het traditionele verkeersmodel niet meer voldoende is. Maatschappelijke ontwikkelingen vormen nu meer het vertrekpunt voor deze nieuwe visie (*Collegeprogramma 2014-2018*). Het verkeersmodel blijft nog wel een belangrijk hulpmiddel bij het bepalen van mogelijke mobiliteitseffecten als gevolg van sociaal economische ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei, nieuwe woon- en bedrijvenlocaties, nieuwe bovenlokale infrastructuur. Hiermee zijn mogelijke knelpunten in beeld zoals beschreven in de Uitvoeringsstrategie. Voor de aanpak van deze knelpunten zal modelonderzoek naar wegennetwerkvarianten niet meer het eerste uitgangspunt zijn. Er zal veel meer gekeken worden naar beïnvloeding van het reisgedrag in tijd, noodzaak en soort vervoermiddel.

#### Waarom:

- Na geplande groei in kwantiteit inzet op verdere groei in kwaliteit.
- Met de Oostelijke Randweg en de Komkommerweg beschikt de gemeente over een hoofdinfrastructuur die is voorzien voor een gemeente van 65.000 inwoners.
- Een duurzame en energie neutrale gemeente in 2050.
- Zo efficiënt en effectief mogelijk gebruiken van de infrastructuur om de mobiliteit van onze huidige en toekomstige inwoners en bedrijven blijvend mogelijk te maken.
- Streven naar zo schoon en veilig mogelijk vervoer.

### **3.3. Luchtkwaliteit en Geluid**

#### ***Luchtkwaliteit***

De kwaliteit van de lucht wordt beïnvloed door diverse factoren, waaronder mobiliteit. De gemeente voldoet aan de wettelijke normen. Verder geven de landelijke prognoses aan dat door alle maatregelen door overheden en bedrijven, de achtergrondconcentraties in de toekomst verder zullen afnemen. Dit wordt jaarlijks gemonitord.

#### ***Geluid***

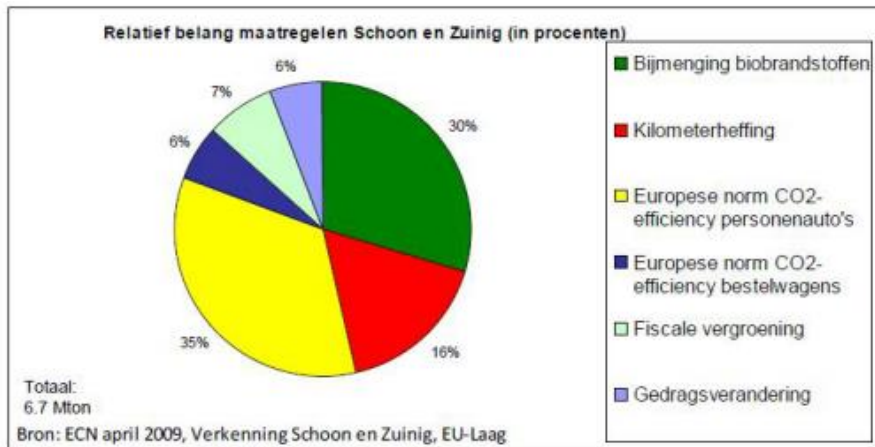
Mobiliteit brengt ook geluid mee. In een aantal gevallen kan dit ook tot geluidhinder leiden. De gemeente zorgt er voor dat bij nieuwe ontwikkelingen niet alleen de normen uit de Wet geluidhinder worden nageleefd, maar dat er ook wordt gekeken naar de leefomgeving teneinde de hinder zoveel mogelijk te beperken of te compenseren. De bestaande geluidssituatie wordt iedere 5 jaar in beeld gebracht en wordt gestuurd op gerichte maatregelen.

De visie is ook gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beperken van geluidhinder daar waar het gaat om minder en met andere, schonere vervoermiddelen reizen. In 2016 wordt gekeken naar de duurzaamheidsinzet van de gemeente op andere thema's dan energieneutraliteit. Daarbij zullen ook luchtkwaliteit en geluid aan de orde zijn.

### **3.4. Duurzame mobiliteit in relatie tot CO2-reductie**

De Thematische Structuurvisie duurzame energie en energieneutraliteit is eind 2015 vastgesteld. Deze visie legt de gemeentelijke ambitie vast voor een energieneutraal Pijnacker-Nootdorp in 2050. Ook vanuit mobiliteit moet een bijdrage worden geleverd aan het bereiken van deze ambitie.

Op Europees en nationaal niveau worden mobiliteitsmaatregelen genomen om CO2-reductie te realiseren. Zo zijn er Europese normen voor de gemiddelde CO2-uitstoot van nieuwe personenauto's. Het rijk zet in op het stimuleren van elektrisch rijden. Als stimuleringsmaatregelen worden een lagere aanschafbelasting voor de elektrische auto en een verhoging van de motorrijtuigenbelasting voor benzine-en dieselauto's ingezet. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de in Europees verband afgesproken doelen rond de uitstoot van CO2 bij het verkeer. Ook van lokale overheden wordt verwacht dat zij een bijdrage leveren. Alle maatregelen tezamen dragen bij aan de vermindering van CO2-uitstoot. EU- en nationaal beleid leveren de grootste bijdrage aan deze doelstelling. De beïnvloedingsmogelijkheden van de gemeente zijn relatief beperkt.



Dat laat onverlet dat de gemeente met het in deze visie vervatte duurzame mobiliteitsbeleid een bijdrage wil leveren aan de CO<sub>2</sub>-doelstellingen. De gemeente ziet daarbij kansen als het gaat om het verminderen, veranderen en verschonen van de mobiliteit. De effecten van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid op de CO<sub>2</sub>-doelstellingen zijn echter moeilijk meetbaar. Ook autonome veranderingen (toename van verkeer), EU- en Rijksbeleid hebben hier invloed op. Om deze reden is ervoor gekozen om in de visie geen kwantitatieve doelstellingen voor CO<sub>2</sub>-reductie op te nemen.

### 3.5. Uitgangspunten

Uitgangspunten voor de Visie op Duurzame Mobiliteit 2040 liggen al vast in een aantal vastgestelde visies:

- de Toekomstvisie 'Pijnacker-Nootdorp in de Metropool'
- Ruimtelijke Structuurvisie 2040 'Ruimte maken.....ruimte laten'
- Economische Visie 2025 'Ruimte om te ondernemen'
- Visie op het Sociaal Domein
- Thematische Structuurvisie 'Pijnacker-Nootdorp op weg naar een energie neutrale samenleving'.

Wat dit betekent voor het wonen, werken en recreëren in Pijnacker-Nootdorp lichten we hieronder toe.

#### **Wonen**

Pijnacker-Nootdorp bestaat in het toekomstbeeld uit vitale gemeenschappen in leefbare hoofdkernen. De leefbaarheid is geborgd met basisvoorzieningen, zoals basisgezondheidszorg en basisscholen. De bereikbaarheid van deze basisvoorzieningen moet zo optimaal mogelijk zijn.

#### **Wonen en mobiliteit:**

- Optimale bereikbaarheid basisvoorzieningen in de kernen.
- Bevorderen goede bereikbaarheid basisvoorzieningen in omliggend stedelijk gebied.

### Werken

Met een unieke combinatie van vestigingsfactoren en een onderscheidend economisch profiel, wil de gemeente zich uitdrukkelijk profileren als interessante vestigingsplaats voor ondernemers. De gemeente zet in op goede bereikbaarheid voor het toenemend aantal inwoners en bedrijven. Een goede bereikbaarheid draagt bij aan een concurrerend vestigingsklimaat en is voor veel bedrijven een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Een goede interne doorstroming en optimale aansluiting op het bovengemeentelijke wegennet zijn belangrijke aandachtspunten.

*‘Ga a.u.b. niet verder met plannen van nieuwe wegen. Sinds de realisatie van de volledige N-470 is de verkeersdruk in Pijnacker zichtbaar afgenomen. Het groen is inmiddels voldoende opgeofferd aan wegen en woningbouw, dus laten we onze nog groene gemeente met elkaar koesteren’*

(Enquête duurzame mobiliteit)

#### Werken en mobiliteit:

- Goede bereikbaarheid voor het toenemend aantal inwoners en ondernemers.
- Optimaliseren bereikbaarheid.

### Recreëren

Het groene buitengebied is in de toekomst de belangrijkste onderscheidende kwaliteit van de gemeente. Door de recreatieve gebruikersfunctie verder vorm te geven, biedt Pijnacker-Nootdorp een unieke toegevoegde waarde aan de inwoners van de gemeente en de metropool.

Een goede recreatieve infrastructuur (fietsen, wandelen, paardrijden en kanoën) is een randvoorwaarde voor het ontwikkelen van leisure en (commerciële) vrijetijdsvoorzieningen in het groene buitengebied.

#### Doelen recreëren en mobiliteit:

- Borgen van de bereikbaarheid van recreatieve groengebieden vanuit de kernen en de omgeving.
- Goede recreatieve infrastructuur.

### 3.6. Bovenlokaal beleid duurzame mobiliteit

De rijksoverheid stimuleert het gebruik van milieuvriendelijke auto's. Dit doet het rijk door lagere of geen BPM te rekenen voor zuinige auto's, het verstrekken van subsidies voor het ontwikkelen van hybride en elektrische auto's en het verstrekken van energielabels. Hierdoor wordt het financieel steeds aantrekkelijker te kiezen voor een hybride of elektrische auto. Het rijk werkt samen met de transportsector aan Green Deals. Hiermee wordt het gebruik van elektrische voertuigen in de transportsector ondersteund. Mede dankzij Green Deals is er een landelijk dekkend netwerk van (snel)laadpunten voor elektrische auto's.

Daarnaast zet de rijksoverheid in op het slimmer gebruiken van bestaande wegen en infrastructuur. Het programma Beter Benutten heeft het doel om de bereikbaarheid in de drukste gebieden over weg, water en spoor te verbeteren. In dit programma werken rijk, provincies, gemeenten en bedrijfsleven samen. Met Beter Benutten wordt gestreefd de files op de drukste plaatsen met 20% te verminderen en de reistijd van deur tot deur in de spits in de drukste gebieden met 10% te verbeteren. Gezien de eerste positieve resultaten is in 2014 besloten het programma voort te zetten met Beter Benutten II. Rijk en regio investeren aanvullend €600,- miljoen tot 2017.

#### ***Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH)***

Een belangrijke opgave voor de MRDH is het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. Bereikbaarheid is daarbij geen doel op zichzelf, maar draagt bij aan de verdere economische groei. De ambities voor verkeer en vervoer zijn neergelegd in de Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA). Voor de regio is van belang:

- Versterking van de economie;
- Verhogen van de aantrekkelijkheid van woon-en werkgebieden;
- Meer werkgelegenheid;
- Een meer toekomstvast, schoner en stiller vervoerssysteem;
- Een kostenefficiënt en rendabel vervoerssysteem.

De MRDH heeft duurzaamheid als één van de vijf doelen in de Strategische Bereikbaarheidsagenda hoog in het vaandel staan. Opgaven waar de MRDH samen met de gemeenten aan wil werken zijn:

- Stimuleren duurzamer openbaar vervoer via de concessie;
- Stimuleren van fiets en openbaar vervoer in en tussen steden;;
- Stimuleren van gedragsverandering naar milieuvriendelijke vervoerswijze;
- Stimuleren van transformatie en intensivering in bestaand stedelijk gebied en OV-knooppunten;
- Stimuleren van modal-shift in vrachtvervoer (meer over spoor en over water).

#### ***Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid***

De SBA heeft een verdere uitwerking gekregen in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. In de UAB zijn de opgaven benoemd voor het netwerk (openbaar vervoer, de auto, fiets, de keten) en voor gebruik en gedrag.

#### ***Overeenkomsten UAB en Visie op Duurzame Mobiliteit 2040***

De UAB en onze duurzame Mobiliteitsvisie vertonen veel raakvlakken:

- Belangrijke opgave ligt in het sturen op gebruik en gedrag;
- Bestaande netwerken beter benutten;
- Inzet op duurzaam openbaar vervoer. Uiterlijk in 2025 moeten alle nieuwe bussen emissievrij aan de uitlaat zijn;
- Inzet op Intelligente Transportsystemen (ITS), zoals de zelfrijdende auto.
- Speerpunt is beïnvloeding van gedrag bij specifieke doelgroepen met een verhoogd risico: fietsers, jonge automobilisten, jeugd (0-18 jaar).

### ***Investeringsprogramma MRDH***

Parallel aan de uitwerking van de UAB is door de MRDH gewerkt aan het opstellen van het Regionaal Investeringsprogramma. Dit investeringsprogramma moet een samenhangend en realiseerbaar investeringspakket omvatten dat economisch het verschil gaat maken. De gemeenten hebben tezamen 135 projecten aangedragen. Een aantal van deze projecten komt voor uit de UAB. Voor Pijnacker-Nootdorp gaat het om de volgende projecten:

- Verbeteren ontsluiting glastuinbouwgebieden Pijnacker West en Oost (inclusief de Verlengde Komkommerweg).
- De A12 Corridor: onderzoek naar het verbeteren van de ontsluiting van bedrijvenparken en glastuinbouwgebieden van en naar het rijkswegennet (A12). De tweede verbinding Pijnacker-Nootdorp wordt bij dit onderzoek betrokken.
- HOV-verbinding Delft-Zoetermeer via Pijnacker

De komende jaren moet samen met de betrokken gemeenten en de MRDH gewerkt worden aan het (financieel) haalbaar maken van deze projecten.

Wij kijken daarbij ook naar samenhang tussen projecten. Die samenhang zien wij bijvoorbeeld bij de door de gemeente Delft gewenste campusontwikkeling Delft met een verbetering van de aansluiting van Delft op de A13 en de uitbreiding van de capaciteit van de A13 en de landschappelijke en recreatieve ontwikkeling van het metropolitaan landschap (Ruyven Noord).

### ***Bereikbaar Haaglanden***

Al vanaf 2000 kent het voormalige Stadsgewest Haaglanden een gebiedsgerichte samenwerking tussen overheden en bedrijven. In 2008 werd door het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat een Mobiliteitsmanagementprogramma (Taskforce Mobiliteitsmanagement) ingesteld. Dit om onder gezamenlijke verantwoordelijkheid van de decentrale overheden en het bedrijfsleven tot verplichtende afspraken (convenanten) te komen. Afspraken die een bijdrage leveren aan het verminderen van de files (5% reductie van autokilometers in de spits). Het Stadsgewest Haaglanden en VNO-NCW West benutten hun goede contacten om snel een efficiënte, low budget maar doelgerichte projectorganisatie te vormen: Bereikbaar Haaglanden. Samen met de Kamer van Koophandel Den Haag, Om Den Haag en BEREIK! wordt ingezet op het betrekken van werkgevers om te komen tot het buiten de spits rijden en andere manieren van werken. In totaal tekenden maar liefst 75 grote werkgevers dit convenant.

Het programma van de Taskforce is in 2012 afgerond maar de samenwerking met de werkgevers en de inzet op bereikbaarheid is gebleven. In 2015 is ook Pijnacker-Nootdorp convenant partner van Bereikbaar Haaglanden geworden. Als gemeente committeren we ons daarmee aan de doelstellingen van Bereikbaar Haaglanden en profiteren wij van alle kennis en informatie die de partners onderling met elkaar delen.



### 3.7. Trends en ontwikkelingen

Verkeer en vervoer staan niet stil, voortdurend zijn er ontwikkelingen waardoor de behoefte en het verkeer- en vervoersaanbod veranderen. Ontwikkelingen, die nu sterk van invloed zijn op mobiliteit, zijn ‘de eindigheid van fossiele brandstoffen’, ‘toenemende vergrijzing’, en ‘innovatie en techniek’.

#### Ontwikkelingen

##### Eindigheid van fossiele brandstoffen

De mondiale vraag naar fossiele brandstoffen stijgt. Deze natuurlijke voorraden zijn eindig en steeds moeilijker te ontginnen. Als er geen volwaardige alternatieven worden gevonden, zijn prijsstijgingen en schaarste hier het logisch gevolg van. Daarnaast vereist het behalen van de klimaatdoelstellingen een versneld terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen.

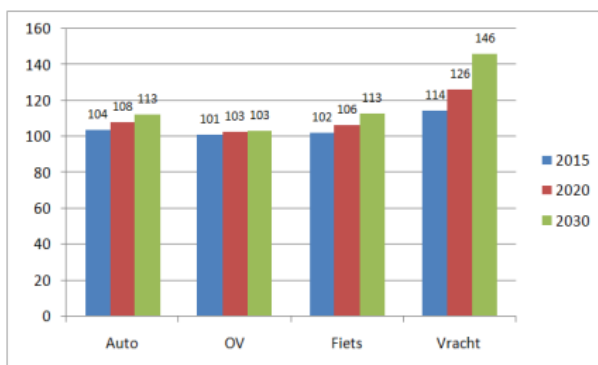
##### Bovenlokale mobiliteitsontwikkelingen

Niet alleen in Pijnacker-Nootdorp is de komende jaren nog een aanzienlijke groei van de bevolking te verwachten, ook in onze omgeving zijn veel ontwikkelingen gaande die van invloed zijn op de mobiliteit. Pijnacker-Nootdorp bevindt zich temidden van grote dynamische steden. De belangrijke snelwegen A12 en A13 lopen langs de rand van de gemeente. Een toename van de regionale mobiliteit zal zeker ook gevolgen hebben voor onze gemeente. Ook regionale ontwikkelingen in het wegennetwerk zullen merkbaar zijn in de gemeente, zoals de opengestelde A4 tussen Delft en Schiedam en de geplande verbinding A13-A16.

inwoners	2011	2020	2030
<b>Pijnacker-Nootdorp</b>	49.345	56.506	60.662
<b>Haaglanden</b>	1.025.668	1.100.501	1.137.368
<b>rest Zuid-Holland</b>	2.485.270	2.608.466	2.821.329
<b>rest Nederland</b>	13.066.948	13.914.263	14.922.129
<b>Nederland</b>	16.577.885	17.623.230	18.880.826

Prognose inwoners

Bron: verkeersmodel Haaglanden



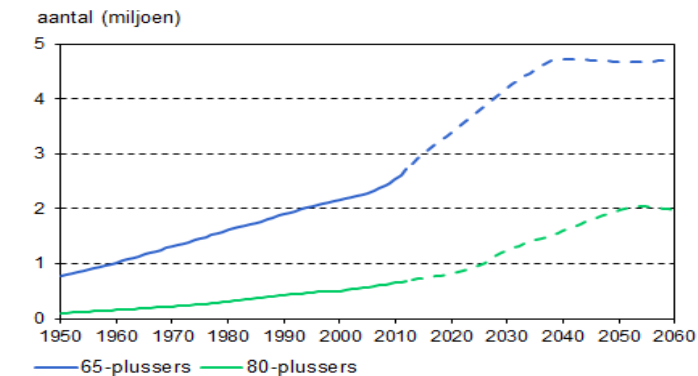
Prognose ritten van en naar Haaglandengemeenten geïndexeerd (2011=100)

Bron: verkeersmodel Haaglanden

Het is daarom belangrijk dat de gemeente participeert in de Vervoersautoriteit van de MRDH. Door samenwerking en kennisuitwisseling met de regiopartners kan de mobiliteitsgroei beter gestuurd worden en kunnen gezamenlijke doelen voor duurzame mobiliteit makkelijker worden bereikt. Dit gebeurt bijvoorbeeld met het verder ontwikkelen van het openbaar vervoer, fietsnetwerk, het wegennet en het al genoemde programma Beter Benutten, waarbij rijk, regio en bedrijfsleven samen innovatieve maatregelen nemen om de bereikbaarheid in de drukste regio's te verbeteren.

### Toenemende vergrijzing

Nederland vergrijst. Tegelijkertijd neemt de levenskwaliteit toe. De AOW leeftijd is verhoogd en stijgt wellicht nog verder. Een grotere groep mensen blijft hierdoor langer mobiel dan voorheen en zal langer zakelijk blijven reizen. Ook zal deze groep meer sociaal-recreatief reizen wat leidt tot meer



([www.nationaalkompas.nl/www.volksgezondheidszorg.info](http://www.nationaalkompas.nl/www.volksgezondheidszorg.info))

belasting van het wegennet buiten de spitsuren. Daarnaast neemt de vraag naar alternatieven voor de auto, zoals de elektrische fiets, vraagafhankelijk openbaar vervoer, scootmobielen en 45 km auto's toe.

### Innovatie en techniek

De techniek staat voor niets, ontwikkelingen gaan steeds sneller. Na invoering van het world wide web in 1991 heeft het internet zich in razend tempo ontwikkeld. Het internet is nu niet meer weg te denken en vormt een eigen digitale infrastructuur waar zich meer verplaatsingen voordoen dan op het fysieke wegennet. Het is momenteel de normaalste zaak om overal bereikbaar te zijn terwijl fysieke aanwezigheid geen voorwaarde meer is. Werken, winkelen, daten, recreëren, etc. het kan allemaal online.

Innovatie, de uitbreiding van de vierentwintiguurseconomie, slimme automatiseringsoplossingen en de ontwikkeling van telecom beïnvloeden mobiliteit in de toekomst wezenlijk.



(Teleporteermachine van Lucas, 11 jaar, Johannesschool)

Cruciaal vraagstuk voor de toekomst is hoe om te gaan met deze ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen vragen hoe dan ook om het maken van andere keuzes, slimmer te reizen en op zoek te gaan naar alternatieve brandstoffen. Dit kan op vele verschillende manieren. De volgende trends bieden op dit moment het antwoord op het genoemde vraagstuk.

## Trends

### Keuzevrijheid

De deeleconomie is in opkomst. Delen is niet nieuw, maar nieuwe technologieën (digitale platforms) maken delen met een bredere groep van mensen mogelijk. Op dit moment neemt 1 op de 13 huishoudens

*'Vervoer is duurzaam als er gekozen kan worden voor passend vervoer, auto als nodig anders de fiets'*

(Enquête duurzame mobiliteit)

deel aan de deeleconomie. Het gaat hiermee om ruim 550 duizend huishoudens. Met name huizen, gereedschap en auto's worden gedeeld. Het gebruikmaken van andermans auto's via aanbieders als bijvoorbeeld Snappcar is relatief populair. De deeleconomie blijkt met name bij de 35-minners aan te slaan. De jongere generaties denken anders over mobiliteit en autobezit en blijken minder te hechten aan het bezit van auto's. Hun voorkeur gaat steeds meer uit naar combinaties van (elektrische) fiets, ov en autodelen. De deeleconomie staat nog in de kinderschoenen, maar de animo groeit. Het Economisch bureau van de ING verwacht dat in 2016 bijna 1 miljoen huishoudens actief zullen zijn in de deeleconomie (stijging van 70%). Een groeiende deeleconomie en meer deelgebruik van auto's biedt kansen om het aantal auto's terug te brengen en de file- en parkeerdruk te reduceren.

Mensen zullen steeds meer een vervoermiddel op maat kiezen, geholpen door slimme ICT mogelijkheden en de mogelijkheid flexibeler te werken. Hierdoor is het met de auto in de spits rijden dikwijls niet meer een noodzaak, maar een keuze.

Een goed alternatief voor de auto is de elektrische fiets, deze wordt steeds populairder. Ook onder jongeren. De elektrische fiets biedt volgens de ANWB tot ongeveer 15 km een volwaardig alternatief voor de auto. Bij een traditionele fiets is dit tot 7,5 km het geval. Voor afstanden boven de 15 km wordt de snelle (45 km per uur) elektrische fiets steeds vaker gebruikt voor woon-werkverkeer. Steeds meer mensen verkiezen de elektrische fiets boven een tweede auto. Als deze trend zich doorzet dan zal het autobezit evenals de verkeersdrukte afnemen. Bijkomend voordeel is dat de (elektrische) fiets gezondheidswinst oplevert.

### Keuzevrijheid

#### Kenmerken:

- Deeleconomie (deelauto)
- Toename elektrische fietsen
- Andere / gecombineerde mobiliteitskeuzes (ketenmobiliteit)

#### Kansen:

- Minder autobezit
- Minder filedruk

### **Mobiliteit wordt steeds slimmer**

De nieuwe technologieën dragen bij aan het optimaliseren van de verkeersveiligheid, maar ook aan efficiëntere en beter passende mobiliteitskeuzes. Nu wordt ov vaak nog als omslachtig en tijdrovend ervaren, maar als de reis door slimme apps op maat kan worden aangeboden, ontstaan kansen voor het ov. Ook voertuigen zelf worden steeds slimmer. Fabrikanten stellen dat al vanaf 2020 zelfsturende auto's op de markt kunnen komen. Het invoeren van zelfrijdende auto's zal positieve gevolgen hebben voor de veiligheid, het comfort van de reizigers, maar ook voor de filedruk. Studies wijzen uit dat 10% zelfrijdende auto's leidt tot 30% minder files.

#### **Mobiliteit wordt steeds slimmer**

##### **Kenmerken:**

- Slimme auto's (veiligheidstoepassingen en zelf parkerende- en rijdende auto's)
- Apps (slimme reisapps)

##### **Kansen:**

- Meer gemak voor de reiziger
- Verkeersveiligheid
- Minder filedruk

### **Het Nieuwe Werken**

Techniek en innovatie maken het mogelijk om los van plaats en tijd te werken, oftewel het "Nieuwe Werken". Het Nieuwe Werken speelt in op de huidige gedachte over wonen, werken en mobiliteit. Ook speelt het in op de wens bij werkgevers om kosten te besparen, bijvoorbeeld door een betere benutting van kantoren. Daarnaast geeft het vorm aan aantrekkelijk werkgeverschap. Binnen dit geheel past de opkomst van mobiliteitsbudgetten waarbij werknemers meer keuzevrijheid krijgen om te kiezen uit verschillende mobiliteitsvormen. Zo stimuleren steeds meer bedrijven gebruik van de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer. Een groeiend aantal werkgevers stelt hun werknemers in staat om op flexibele werktijden te werken. Door niet of buiten de spits te reizen, wordt bijgedragen aan een betere doorstroming op wegen.

#### **Het nieuwe werken**

##### **Kenmerken:**

- Flexibele werktijden
- Mobiliteitsbudgetten
- Thuiswerken

##### **Kansen:**

- Keuzevrijheid (zie trend)
- Minder filedruk
- Schonere voertuigen

### **Alternatieve brandstoffen**

Om onafhankelijk te worden van fossiele brandstoffen moet er intensiever gezocht worden naar alternatieve brandstoffen en energiedragers. De plug in hybride en de elektrische auto zijn steeds meer in opkomst, ook in Pijnacker-Nootdorp. Het aantal elektrische (FEV) en plug in hybride (PHEB) voertuigen is in Pijnacker-Nootdorp van 24 in 2013 gestegen naar 161 in augustus 2015 ([www.klimaatmonitor.databank.nl](http://www.klimaatmonitor.databank.nl)). Het aantal aanvragen voor laadinfrastructuur neemt toe. Verdere toename van het gebruik van de elektrische auto levert een positieve bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente.

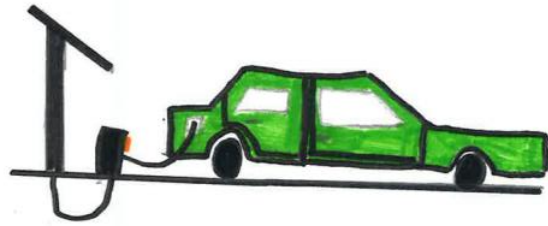
#### **Niet meer afhankelijk van fossiele brandstoffen**

##### **Kenmerken:**

- Elektrisch rijden
- Hybride auto's

##### **Kansen:**

- Minder vervuilende auto's



(Laden met de zonnepaneel laadpaal van Nicky, 11, groep 7, Johanneschool)

### **3.8. Kansen en kanttekeningen**

De genoemde trends en ontwikkelingen bieden kansen voor duurzame mobiliteit. Er zijn echter deskundigen die menen dat de deeleconomie een hype is die bij een aantrekkelijke economie zal verdwijnen. Ook zijn er geluiden dat bij jongeren slechts sprake is van uitgesteld (auto)bezit en dat zij in een latere levensfase alsnog overgaan tot aanschaf van auto's. Sommigen menen dat de zelfrijdende auto een utopie is. Hoe trends zich ontwikkelen is van vele (trend)factoren afhankelijk zoals de economie, de bevolkingssamenstelling, de (sociale) omgeving, veranderende technieken en het politieke klimaat. Desondanks brengen trends kansen met zich mee. Kansen die we gelet op de ontwikkelingen moeten grijpen. De gemeente is van mening dat er noodzaak is om stappen te nemen. Zodat we de mobiliteit van onze huidige en toekomstige inwoners en bedrijven blijvend mogelijk kunnen maken.





## 4. HOE, VISIE OP DUURZAME MOBILITEIT 2040

Wij zetten in op het verminderen, veranderen en verschonen van de mobiliteit met het oog op bereikbaarheid en leefbaarheid. We zijn daarbij terughoudend in verdere uitbreiding van de infrastructuur en sturen op betere en slimmere benutting van de mobiliteitsmogelijkheden.

#### 4.1. Visie op duurzame mobiliteit

Deze visie is een paraplu voor het mobiliteitsbeleid. De gemeente Pijnacker-Nootdorp groeit van een ontwikkel- naar een beheergemeente. Parallel aan deze groei is de overgang van kwantiteit naar kwaliteit. Na realisatie van de Oostelijke Randweg en de Komkommerweg is de infrastructuur voldoende voor 65.000 inwoners. Vanuit een financieel en gezond beleid moet de gemeente duurzame keuzes maken. Duurzame keuzes zijn ook nodig in het verkeer. Dat vereist inzet op gedragsverandering en schoner vervoer. Primaire taak van de gemeente is nu het in stand houden van de bestaande basisinfrastructuur. Wij zetten in op het verminderen, veranderen en verschonen van de mobiliteit met het oog op bereikbaarheid en leefbaarheid. We zijn daarbij terughoudend in verdere uitbreiding van de infrastructuur en sturen op betere en slimmere benutting van de mobiliteitsmogelijkheden. We doen daarbij een beroep op eigen verantwoordelijkheid en zelfredzaamheid van onze inwoners en weggebruikers. Als het echt nodig is, zullen we regelen en investeren.

Wat onze visie op duurzame mobiliteit betekent voor het wonen, werken en recreëren in Pijnacker-Nootdorp lichten we hieronder toe.

#### 4.2. Wonen

Pijnacker-Nootdorp bestaat in de toekomst uit vitale gemeenschappen in leefbare hoofdkernen. De gemeente streeft, door behoud van goede weginfrastructuur, naar optimale en eerlijke parkeervoorzieningen en goede fietsinfrastructuur, naar optimale bereikbaarheid van basisvoorzieningen in de kernen. Het gaat hierbij om de bereikbaarheid van winkels voor de dagelijkse boodschappen, (basis) onderwijs en basis gezondheidszorg.

##### **Autobezit en parkeren**

In 2014 telde de gemeente ca. 27.000 personenauto's en bedrijfsvoertuigen, ongeveer 1,4 voertuig per huishouden. De auto is nu nog dominant aanwezig in de openbare ruimte in de woonomgeving. Het grootste deel van de dag staat deze ongebruikt

*'Bestudeer, stimuleer en faciliteer ook  
deelgebruik van vervoersmiddelen,  
inspelen op nieuwe vervoerstechnieken,  
o.a. elektrisch'*

(Enquête duurzame mobiliteit)

geparkeerd. Als de auto door meer mensen gebruikt wordt, zijn er minder auto's nodig en daarmee ook minder parkeerplaatsen. Er is al een trend zichtbaar dat jongeren minder waarde hechten aan de auto als bezit. Zij maken eerder gebruik van openbaar vervoer of de fiets en als het echt noodzakelijk is, lenen ze een (deel)auto. Die trend zien we ook bij milieu- en kostenbewuste huishoudens. In plaats van een tweede auto wordt de deelauto evenals de elektrische fiets steeds populairder. Ambitie van de gemeente voor de komende decennia is een daling van het autobezit per huishouden, een betere benutting van de bestaande parkeercapaciteit en overgang naar schoner vervoer.



Het heeft de voorkeur de auto te parkeren op eigen terrein of indien mogelijk het huren of kopen van een parkeerplek in een gemeenschappelijke parkeervoorziening, zoals in de centrumgarages. Parkeerregulering is een optie om tot betere benutting van de parkeercapaciteit te komen. Vanwege de groei van de gemeente en het toegenomen autobezit is het niet altijd mogelijk in de eigen straat te parkeren. Het moet vanzelfsprekend zijn om een paar minuten te lopen van huis naar de auto. De gemeente stimuleert het gebruik van de deelauto en elektrische auto's, door deze bij het parkeren in de openbare ruimte prioriteit te geven boven de meer vervuilende auto's. Fietsen moeten gestald kunnen worden in of om de woning.



(Mini Cooper op zonne-energie van Nika, 11 jaar, groep 7, Beatrixschool)

### **Winkelen, boodschappen en voorzieningen**

Inwoners van Pijnacker-Nootdorp kiezen de fiets om te gaan winkelen in de winkelcentra. Voor de dagelijkse boodschappen, vooral bij de supermarkten, is de auto nog favoriet. We zien dat er ruim voldoende parkeerruimte is in de winkelcentra, echter bij sommige supermarkten is soms een tekort aan parkeerruimte door piekdruk. Trend is webwinkelen. De auto als transportmiddel voor aankopen is niet meer noodzakelijk, omdat aankopen thuisbezorgd worden. De rol van winkelcentra verandert in de toekomst steeds meer naar een kijk- en ontmoetingsplek. Ook voor dagelijkse boodschappen is een trend in online bestellen.

*'Het gaat goed, de fietspaden zijn erg goed'*

*(Enquête duurzame mobiliteit)*

De gemeente wil dat de fiets favoriet is én blijft om te winkelen in de winkelcentra en bij de dagelijkse boodschappen. De bereikbaarheid van de winkelcentra in Pijnacker, Nootdorp en Delfgauw per fiets is uitstekend. Wel moeten we blijven zorgen dat er dicht bij de winkels voldoende stallingsplekken zijn, inclusief plekken voor bak- en kratfietsen. Voor de elektrische fiets moet er gelegenheid zijn deze (snel) op te laden.

Door ruime openingstijden hebben inwoners nu al de keuze om buiten piektijden boodschappen te doen. Door slim combineren van reizen, bijvoorbeeld vanaf het werk of van school naar huis, kunnen makkelijk kleine boodschappen of aankopen met de (bak)fiets opgehaald worden. Dat kan in een winkel, maar bijvoorbeeld ook in een onbemand afhaalpunt op het station. Winkeliers kunnen dit gaan stimuleren door het aanbieden van online bestelmogelijkheden.

We zien nu nog dat supermarkten en andere winkels met grote vrachtwagencombinaties bevoorrad worden. In de krappe straten in de centrumgebieden kan dat leiden tot schades en onveilige situaties. Uit oogpunt van duurzaamheid en leefbaarheid wil de gemeente in de toekomst het gebruik aanmoedigen van kleine en schone vrachtvoertuigen voor het bevoorraden van winkelcentra en het bezorgen van bestellingen. Ondernemers nemen daarvoor zelf initiatieven, al dan niet in regionale samenwerkingsverbanden. Voorbeelden van initiatieven zijn de 'last mile' (kleinschalige binnenstedelijke distributie vanuit bedrijventerreinen met kleine schone voertuigen) en pakketdiensten met de fiets. Waar nodig kan de gemeente winkelgebieden op bepaalde tijden afsluiten voor bevoorrading en groot en vervuילend vrachtverkeer in de centra weren.

Ouderen willen graag mobiel blijven om zoveel mogelijk zelfredzaam te zijn voor het doen van bijvoorbeeld boodschappen en het bezoeken van familie en medische of culturele voorzieningen. Het effect van toenemende vergrijzing is ook een toename van het gebruik van elektrische fietsen, scootmobielen en 45 km auto's. De – met name oudere – gebruikers van deze vervoermiddelen blijken steeds vaker betrokken bij (ernstige) ongevallen. Door het volgen van rijvaardigheids cursussen leren de bestuurders om het vervoermiddel beter onder controle te krijgen. De samenwerkende Bonden van Ouderen kunnen dergelijke cursussen voor hun achterban organiseren.

### Naar school

De gemeente streeft naar basisscholen op fiets- en loopafstand. Kinderen kunnen veilig naar school fietsen of wandelen, maar dit moet hen wel geleerd worden. Hier ligt een rol weggelegd voor het onderwijs en de ouders. Er is nu vaak sprake van een vicieuze cirkel. Ouders vinden fietsen onveilig en brengen de kinderen met de auto, waardoor de onveiligheid juist toeneemt. De grootste problemen ontstaan door piekdruk op schoolroutes en rond scholen. Fietsers



(De Superscooter van Jilian, 11 jaar, Groep 8c, De Waterwilg)

en parkerende auto's zitten elkaar in de weg. In het middelbaar onderwijs is de elektrische fiets een trend. De hogere snelheden en onvoorzichtig gedrag kunnen vergelijkbare verkeersveiligheidsproblemen geven als bij het brommer- en scootergebruik van deze jeugdige groep.

Het omzeilen van de snelheidsbegrenzing van elektrische fietsen en snorscooters en het opvoeren van brommers zorgt ervoor dat andere weggebruikers de snelheden niet meer goed kunnen inschatten en deze fietsen en scooters te laat opmerken met grote risico's voor (ernstige) ongelukken.

De gemeente ziet graag dat in de toekomst alle kinderen met de fiets of lopend naar school gaan. De scholen zorgen daarbij voor voldoende en veilige stallingsmogelijkheden. De parkeerruimte voor de auto is beperkt. De gemeente stimuleert educatie voor veilig fietsen op scholen, zowel in het basis- als middelbaar onderwijs. De ouders moeten daarbij worden betrokken, omdat hun rol onontbeerlijk is in het opdoen van ervaring in het verkeer. Bij het middelbaar onderwijs gaat speciale aandacht uit naar het elektrisch fietsen, scooters en brommers. Zichtbaarheid en bescherming zijn van levensbelang. In samenwerking met de politie stimuleert de gemeente een goede zichtbaarheid van de fietsers, o.a. door goede fietsverlichting. Ouders besteden aandacht aan zichtbare kleding en bescherming, zoals de fietshelm. Mede afhankelijk van landelijk beleid en regelgeving voor de steeds populairder wordende speed pedelecs (fietsen met elektrische ondersteuning tot 45 km/u) wil de gemeente aandacht besteden aan gedragsregels voor fietsen en bromfietsen. Hierbij zal de discussie vooral gaan over de geschiktheid van fietspaden voor langzame en snelle fietsen, scooters en brommers.

### **Visie duurzame mobiliteit en wonen**

#### **Algemeen:**

- De gemeente streeft naar goede bereikbaarheid van basisvoorzieningen in de kernen.

#### **Autobezit en parkeren:**

- Voorkeur voor autoparkeren op eigen terrein of huren of kopen van een parkeerplek in de garage.
- Parkeerregulering is een optie om tot beter benutting van de beschikbare parkeer capaciteit te komen.
- Gemeente stimuleert deel- en elektrische auto en (elektrische) fietsen en geeft hieraan prioriteit bij het parkeren in de openbare ruimte.
- Parkeerplek voor de deur is geen vanzelfsprekendheid.

#### **Winkelen, boodschappen en voorzieningen:**

- Behouden van uitstekende bereikbaarheid centra per fiets.
- Voldoende voorzieningen voor de fiets in de centra dicht bij de winkels, inclusief bak- en kratfietsen.
- Mogelijkheid tot snel laden elektrische fietsen in de centra.
- Gemeente moedigt het gebruik van kleine schone voertuigen aan.
- Waar nodig kan de gemeente winkelgebieden afsluiten op bepaalde tijden voor bevoorrading en groot en vervuilend vrachtverkeer in de centra weren.
- Ouderenbonden organiseren rijvaardigheidscursussen voor veilige mobiliteit ouderen, o.a. met scootmobiel en elektrische fiets.

#### Naar school:

- De gemeente streeft naar basisscholen op fiets en loopafstand.
- Kinderen kunnen veilig naar school wandelen en fietsen via veilig schoolroutes.
- Bij de scholen zijn voldoende en veilige stallingsmogelijkheden.
- De parkeerruimte voor auto's bij scholen is beperkt.
- De gemeente stimuleert educatie voor veilig fietsen op scholen, zowel in het basis als middelbaar onderwijs.
- Bij middelbare scholen is speciale aandacht voor veilig gebruik van elektrische fietsen, scooters en brommers en voorkoming van overlast hiermee. De gemeente volgt hierbij ook landelijke regelgeving op het gebied van hoge snelheidsfietsen.
- De gemeente stimuleert samen met de politie goede zichtbaarheid van de fiets.

### 4.3. Werken

De gemeente spant zich in om de mobiliteit van het toenemende aantal inwoners en bedrijven mogelijk te maken. Het aantal inwoners in de gemeente zal verder groeien van ± 52.000 naar 65.000 inwoners. Met de komst van de Oostelijke Randweg en de Komkommerweg voorziet de infrastructuur in deze groei. Met de A4, de A12, A13 en de N470 beschikt de gemeente indirect over een rondwegstructuur buiten de gemeente met inprickers naar en verbindingen tussen de kernen.

#### *Woon- werkverkeer*

Ondanks een bijna volledig wegennet constateren we nu al dat in de woon-werkspitsen tussen 7.30 en 9.00 uur en tussen 16.30 en 18.00 uur sprake is van verkeersoverlast. Er zijn bijvoorbeeld files op de N470 en er is soms sprake van een overbelaste Randstadrail E-lijn in de ochtend richting Rotterdam. Dit heeft een negatief effect op de leefbaarheid en de economische bereikbaarheid. Uitbreiden van de (weg)infrastructuur is duur en kost ruimte. Dit gaat ten koste van de ruimtelijke kwaliteit en het milieu. Nieuwe wegen zorgen mogelijk voor minder files, maar kunnen ook nieuw verkeer aantrekken. Het aanleggen van nieuwe wegen om verkeersdrukte op piekmomenten op te lossen is niet altijd de meest efficiënte oplossing.

Sleutel voor de toekomst is het beter benutten van de bestaande infrastructuur. We gaan daarom niet meer uit van de aanleg van nieuwe wegen. Huidige, of in de toekomst voorziene knelpunten, zullen we eerst benaderen vanuit het principe minder, anders en schoner reizen. Het gebruik van wegen tijdens spitsdrukte is een keuze. Dit zal niet voor iedereen mogelijk zijn, maar al een kleine afname van het autoverkeer kan veel files oplossen.

Om anders te kunnen reizen wil de gemeente beschikken over hoogwaardige (comfortabele, directe en hoogfrequente) openbaar vervoerverbindingen op drukke routes naar de omliggende stedelijke gebieden. RandstadRail naar Rotterdam en Den Haag is inmiddels een groot succes. De

*‘Metrolijn E is in beide richtingen vaak erg druk, zeker in de spits. Het lukt mij nooit om te zitten. OV-verbinding Zoetermeer en Delft verbeteren. Autogebruik minder aantrekkelijk maken’*

(Enquête duurzame mobiliteit)

busverbindingen tussen Delft, Pijnacker, Lansingerland en Zoetermeer worden minder goed beoordeeld. Samen met Delft, Lansingerland en Zoetermeer pleit de gemeente bij de Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag ook hier voor een comfortabele, directe en hoogfrequente verbinding. Onze visie is dat op termijn het reizen met openbaar vervoer net zo makkelijk wordt als autorijden of fietsen. Door verdere ontwikkeling van ICT zijn er in de toekomst geen drempels meer in het betaalsysteem, het uitzoeken van een reisroute en de onbetrouwbaarheid van de reistijd. OV-reizen kunnen makkelijk worden gecombineerd met ander vervoer zoals een (leen)fiets. Op rustige routes zal het openbaar vervoer steeds meer maatwerk vervoer worden met kleinschalige collectieve of individuele vervoersystemen.

Verder beschikt de gemeente over een uitgebreid fietspadennetwerk dat aansluit op langeafstand fietsroutes richting Delft, Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer. Met de opkomst van de elektrische fiets, is de fiets steeds meer een alternatief voor de auto, ook voor langere afstanden boven de 7,5 km. Samen met de MRDH bepaalt de gemeente wat hiervan de gevolgen zijn op het regionale fietsroutenet en of aanpassingen voor snelle fietsers nodig zijn.

Door minder, anders of schoner te reizen kunnen de lokale maar ook regionale infrastructures beter worden benut. Trends als Het Nieuwe Werken, telewerken en ICT ontwikkelingen dragen hier sterk aan bij. Daarnaast brengen deze trends voor werkgever en werknemer voordelen mee, bijvoorbeeld minder werkruimte en vervoerkosten door thuiswerken. Wanneer het mogelijk is om op andere tijden te werken, kan er buiten de spijttijden gereisd worden. In combinatie met slimme apps kunnen forensen de voor hen meest ideale route en vervoermiddelen bepalen. Echter, werkgever en werknemer moeten met deze trends vertrouwd raken. De gemeente heeft hierbij een stimulerende rol en voorbeeldfunctie die in 2016 nader wordt uitgewerkt in het actieplan Schoon Vervoer.

### **Economische bereikbaarheid bedrijven**

Met een unieke combinatie van vestigingsfactoren en een onderscheidend economisch profiel, wil de gemeente zich uitdrukkelijk profileren als interessante vestigingsplaats voor ondernemers. Een goede bereikbaarheid draagt bij aan een concurrerend vestigingsklimaat en is voor veel bedrijven een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Een goede interne doorstroming en optimale aansluiting op het bovengemeentelijke wegennet zijn belangrijke aandachtspunten. De bedrijventerreinen en glastuinbouwgebieden zijn uitstekend gelegen ten opzichte van de A12, A13 de N-470

en de in ontwikkeling zijnde Komkommerweg en Oostelijke Randweg. Het vrachtverkeer uit deze gebieden hoeft vrijwel nergens woongebieden te doorkruisen. Wel is een verdere verlenging van de Komkommerweg naar de Noordpolder gewenst om op termijn ook het vrachtverkeer door Delfgauw verder te reduceren.

Ondanks een goed ontsluitend wegennet zijn er bereikbaarheidsknelpunten te verwachten. Ook hiervoor geldt betere benutting van de bestaande infrastructuur in tijd, hoeveelheid bewegingen en soort vervoermiddel. Samenwerking in transport met nieuwe transporttechnieken en ICT voorkomt onnodige kilometers. Zo hebben bedrijven in Delft zich aangesloten bij het zogenaamde last mile transport: buiten de kernen vindt overslag plaats naar kleinschalig en schoon vrachtvervoer voor de distributie in de binnenstad. Door middel van parkmanagement en hulp van de mobiliteitsmakelaar van de MRDH komen de samenwerkingen al steeds meer tot stand.

Schaalvergroting in de glastuinbouwsector zorgt voor meer transport. Er is een trend met langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (LZV), waardoor in verhouding minder transportbewegingen plaatsvinden. Na aanleg van de Komkommerweg en Oostelijke randweg is dit LZV vrachtverkeer veel beter gefaciliteerd. De glastuinbouwsector is op het gebied van duurzaamheid al zeer vooruitstrevend. De gemeente ziet graag dat de sector dit verder doorzet met initiatieven op het gebied van transport. Daarbij kan worden gedacht aan samenwerking in de logistiek en inzet van schoon vervoer. Zeker voor kleiner transport zijn mogelijkheden voor elektrisch vervoer.

#### **Visie duurzame mobiliteit en werken**

##### **Algemeen:**

- Met de A4, de A12, A13 en de N470 beschikt de gemeente indirect over een rondwegstructuur buiten de gemeente met inpridders naar en verbindingen tussen de kernen.

##### **Woon- werkverkeer (wegverkeer):**

- 'Beter benutten' infrastructuur door te stimuleren om minder, anders of schoner te reizen.
- Werkgevers raken vertrouwd met de voordelen van Het Nieuwe Werken bij het 'beter benutten'.
- 'Beter benutten' heeft prioriteit boven aanpassingen en aanleg nieuwe infrastructuur.

##### **Woon- werkverkeer (fiets):**

- De elektrische fiets promoten als alternatief voor de auto in het woon-werkverkeer.

##### **Woon- werkverkeer (openbaar vervoer):**

- Inzet regio voor beter openbaar vervoer tussen Delft, Pijnacker, Zoetermeer en Lansingerland.
- Inzet regio voor reisgemak openbaar vervoer met slimme ICT.
- Inzet markt voor kleinschalig individueel of collectief vervoer.
- Capaciteitsvergroting RandstadRail lijn E.

#### Economische bereikbaarheid bedrijven (vrachtverkeer):

- 'Beter benutten' infrastructuur door minder, anders of schoner te transporteren.
- Stimuleren overslag buiten kernen naar kleinschalig schoon transport in woonkernen.
- Inzet bedrijven voor samenwerking aan innovatief transport.
- Met bedrijfsleven verlengen Komkommerweg Noordpolder.
- Aansluiting Hoogseweg op Oostelijke Randweg

#### 4.4. Recreëren

Groen is het belangrijkste onderscheidende kenmerk van de gemeente. De gemeente garandeert goed bereikbare groengebieden vanuit de kernen en de omgeving. In 2016 zal vanuit het programma Groen en Recreatie een studie plaatsvinden naar de poorten en entrees van het buitengebied.

##### *Mobiliteit in het buitengebied*

In de recreatieve groengebieden is een uitgebreide recreatieve infrastructuur aanwezig die bestaat uit goed bereikbare horeca, veilige vrij liggende fiets-, wandel- en ruiterspaden. De fietsroutes sluiten aan op de regionale routestructuren, zoals het knooppuntennetwerk, LF-routes en de doorgaande fietsroute naar Midden-Delfland en het Groene Hart. De gemeente vervult hierin vooral een regisserende rol.

De verwachting is dat in de toekomst onze inwoners, maar vooral ook inwoners uit de regio, steeds vaker de weg vinden naar het recreatieve buitengebied via slimme apps.

De recreatieve fietspaden worden ook gebruikt door snelle sportfietsers en, mede door vergrijzing, een fors toenemend aantal gebruikers van relatief snelle elektrische fietsen. Dit kan problemen veroorzaken voor de verkeersveiligheid, zeker in

*'Maak betere splitsing tussen fietspaden voor alleen snelheden kleiner dan 25km uur en paden waar ook snellere e-bikes en bromfietsen zijn toegestaan'*

(Enquête duurzame mobiliteit)

combinatie met het langzamere niet elektrische fietsverkeer. Mede afhankelijk van landelijk beleid en regelgeving zal de gemeente aandacht besteden aan gedragsregels. Hierbij zal de discussie vooral gaan over de geschiktheid van fietspaden voor de hoge snelheden met de speed pedelecs (tot 45 km/u).

##### *Sport en mobiliteit*

De gemeente heeft veel actieve sportverenigingen. Een aantal sporten zijn geclusterd op sportterreinen en –zalen. De fiets is het favoriete vervoermiddel voor de trainingen en de thuiswedstrijden. Desondanks is regelmatig sprake van piekdruk met parkeren van auto's op wedstrijddagen. In onze visie betrekken wij de sportverenigingen, met als doel hun leden en bezoekers te stimuleren meer gebruik te maken van de fiets en eventueel te carpoolen bij uitwedstrijden.

### **Vrije tijd in de regio**

Voor andere recreatieve activiteiten zoals theater, bioscoop, musea en winkelen zijn onze inwoners aangewezen op voorzieningen in de steden. Die zijn veelal uitstekend met het openbaar vervoer bereikbaar. Aandachtspunt hierbij is de mogelijkheid om 's nachts terug te reizen. Het nachtnet is beperkt. De gemeente ziet op termijn een groter aanbod vanuit marktpartijen van kleinschalig individueel of semi-collectief taxivervoer. Met slimme ICT toepassing kan dit steeds efficiënter en vooral goedkoper. Trends als Uberpop, waarbij je kan aangeven of je met iemands auto wil meereizen, geven aan dat die behoefte er is. Op die manier kan de onderkant van het openbaar vervoer zich verder ontwikkelen, ook in de nachtelijke uren. Voor de drukkere vervoerrelaties 's nachts is in overleg met de Vervoersautoriteit van de MRDH een uitbreiding van de RandstadRail-dienstregeling of de nachtbus een optie.

### **Visie duurzame mobiliteit en recreëren**

#### **Algemeen:**

- De gemeente garandeert goed bereikbare groengebieden vanuit de kernen en de omgeving.

#### **Mobiliteit in het buitengebied:**

- Uitgebreide recreatieve infrastructuur aanwezig bestaande uit goed bereikbare horeca, veilige vrijliggende fiets-, wandel- en ruiterspaden.
- Aansluiting regionale routestructuren.
- Gebruik van slimme route apps.
- Mede afhankelijk van landelijk beleid en regelgeving zal de gemeente aandacht besteden aan gedragsregels voor gebruik elektrische fietsen, vooral in relatie tot de steeds hogere snelheden op fietspaden.

#### **Sport en mobiliteit**

- Sportverenigingen stimuleren hun leden en bezoekers om meer gebruik te maken van de fiets en eventueel te carpoolen bij uitwedstrijden.

#### **Vrije tijd in de regio**

- Voor andere recreatieve activiteiten zoals theater, bioscoop, musea en shoppen zijn onze inwoners aangewezen op voorzieningen in de steden.
- De omliggende stedelijke voorzieningen zijn veelal uitstekend met het openbaar vervoer bereikbaar.
- Uitbreiding van de RET/RandstadRail-dienstregeling of de nachtbus voor de bereikbaarheid van omliggende stedelijke voorzieningen 's nachts.
- De gemeente ziet groot aanbod vanuit marktpartijen van kleinschalig individueel of semi-collectief taxivervoer.





## 5. WAT, VAN VISIE NAAR PRAKTIJK

Met de visie kunnen mobiliteitsvraagstukken in de meeste gevallen volgens een stappenplan worden aangepakt. De aanpak houdt in dat we eerst kijken naar de lokale knelpunten: wat is het probleem, voor wie en wanneer en wie veroorzaakt het?

## 5.1. Stappenplan

De visie Duurzame mobiliteit is een denkwijze voor een andere benadering van mobiliteitsvraagstukken. We doen dit vanuit maatschappelijke trends en ontwikkelingen en minder vanuit theoretische verkeersmodellen. Daarbij denken we vanuit duurzaamheid en financieel gezond beleid. De weginfrastructuur voor onze gemeente is toekomstbestendig. Komende jaren ronden we de laatste projecten af uit het Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2013-2017. We zijn daarmee voorbereid op een nog groeiende gemeente tot 65.000 inwoners. Primaire taak van de gemeente is nu het in stand houden van deze basisinfrastructuur. We zijn terughoudend in verdere uitbreiding van de infrastructuur en zetten in op betere en slimmere benutting van de mobiliteitsmogelijkheden. We doen daarbij een beroep op eigen verantwoordelijkheid en zelfredzaamheid van onze inwoners en weggebruikers. Als het echt nodig is, zullen we regelen en investeren. De visie duurzame mobiliteit zal als denkwijze ook integraal meegenomen worden in de ontwikkeling van ruimtelijke en economische visies en plannen.

Met de visie kunnen mobiliteitsvraagstukken in de meeste gevallen met onderstaand stappenplan aangepakt worden. De aanpak houdt in dat we eerst kijken naar de lokale knelpunten: wat is het probleem, voor wie en wanneer en wie veroorzaakt het? Met de aanpak van de lokale knelpunten kan heel gericht het probleem worden geanalyseerd en met betrokken doelgroepen mogelijk worden opgelost. Daarbij kan ook worden afgewogen hoe ernstig het probleem is. Staan er bijvoorbeeld structureel lange files voor een groot deel van de dag, of zijn het piekmomenten die niet langer dan een kwartier duren. Welke duurzame alternatieven zijn er om de files te omzeilen of te verminderen?

### 1. **Eerste verkenning – is er een knelpunt?**

Gesignaleerde knelpunten eerst globaal beoordelen. Een eerste verkenning van het probleem. Verder kijken naar de beleving van het probleem. Is de situatie vanuit de visie nog acceptabel of is er sprake van een knelpunt. Geen harde normen, visie is leidraad.

### 2. **Monitoren – zijn er twijfels of er een probleem is of binnenkort ontstaat?**

Zo nodig monitoren van het probleem: wordt het erger, verdwijnt het weer. In eerste instantie kwalitatief (reguliere schouw en/of overleg), zo nodig kwantitatief (meten is weten). Duidelijk maken wat nog acceptabel is (overleg, communicatie).

### 3. **Probleemanalyse – wat is het probleem en voor wie, wanneer en wie veroorzaakt het?**

Een nadere analyse van het probleem in stappen, eerst op basis van kennis, ervaring en overleg. Afhankelijk van de omvang van het probleem overgaan tot meer gespecialiseerd onderzoek (tellingen, enquête).

### 4. **Probleembenadering vanuit de benadeelde weggebruiker**

Zijn er slimme mobiliteitskeuzes om het probleem te vermijden door minder, anders of schoner te reizen? Deze aanpak betreft gedragsbeïnvloeding door voorlichting en/of gesprek met beperkte groep weggebruikers. De gemeente faciliteert in het vinden van individuele oplossingen.

### 5. **Probleembenadering vanuit de veroorzakers van het knelpunt**

Zijn er slimme mobiliteitskeuzes om het probleem te verminderen of te voorkomen door de veroorzakers (bijvoorbeeld forenzen, scholieren, winkelbezoekers) minder, anders of schoner te laten reizen? Of door goederen anders of op andere tijden te transporteren of de goederenstroom te bundelen of te verminderen. De gemeente of de regio (MRDH) faciliteert in het vinden van oplossingen, geeft zelf goede voorbeelden en draagt die uit. Bij bedrijven is mobiliteitsmanagement en stimuleren van schone vervoermiddelen het uitgangspunt. Voor overige doelgroepen betreft de aanpak gedragsbeïnvloeding door voorlichting, campagnes en overleg (faciliteren). Zo mogelijk en wenselijk worden oplossingen gestimuleerd met subsidies of aanjaagprojecten vanuit gemeente of MRDH, maar uiteindelijk doel is dat de markt en samenleving zelf voor een duurzame oplossingen zorgen.

#### **6. Regionaal samenwerken aan duurzame mobiliteit**

Met de Vervoersautoriteit van de MRDH, buurgemeenten, provincie en/of rijk werken we samen aan oplossingen voor duurzame mobiliteit, waaronder het verbeteren van het openbaar vervoer en fietsroutes, maar ook het verbeteren van de verkeersdoorstroming op regionale wegennet. We delen en halen kennis over duurzame mobiliteit en we monitoren de regionale mobiliteit (tellingen, verkeersmodel, verkeersveiligheid). We zoeken naar subsidiemogelijkheden voor onze oplossingen en ambities.

#### **7. Reguleren – als het niet vanzelf lukt**

Indien voorgaande oplossingen niet leiden tot het vrijwillig beter gebruiken en benutten van de infrastructuur, kan de gemeente sturen met regulering (bijvoorbeeld parkeerregulering, verkeersmanagement of verkeerslichten). We moeten hiervoor investeren in gedegen onderzoek naar effecten en naar draagvlak voor regulering. Daarbij hoort ook een kosten/baten analyse en het zoeken naar financiële dekking, zowel intern als extern (subsidies, derden).

#### **8. Aanpassing of uitbreiding van de infrastructuur – als laatste stap**

In laatste instantie, als voorgaande methoden te weinig effect hebben en de belangen groot zijn, zoek we de oplossing in aanpassing of uitbreiding van de weginfrastructuur of het parkeerareaal. Ook hier moeten we vooraf investeren in gedegen onderzoek naar effecten en draagvlak van nieuwe infrastructuur en de kosten tegen de baten afwegen. Voor een kansrijke oplossing wordt zowel in- als extern naar financiële dekking gezocht en uiteindelijk besloten om het project uit te voeren.

De stappen vormen een algemene werkwijze voor de aanpak van mobiliteitsvraagstukken op basis van de visie, maar zijn geen keurslijf. In sommige gevallen kunnen stappen worden overgeslagen of ligt aanpassing of uitbreiding van de infrastructuur voor de hand, bijvoorbeeld als onderdeel van groot-onderhoud van een weg of gebied of eerdere afspraken met externe partijen.

#### **Praktijkvoorbeeld: bereikbaarheid bedrijvenpark Ruyven**

Als voorbeeld voor de nieuwe aanpak geven we hier een praktijksituatie voor het bedrijvenpark Ruyven. De ondernemers klopten in 2013 bij de gemeente aan met klachten over ernstige verkeershinder op de aansluiting van het bedrijventerrein met de N470. Omdat de klacht de N470 betrof, heeft de gemeente de ondernemers in contact gebracht met de wegbeheerder van de N470, de provincie Zuid-Holland. De provincie heeft het probleem verder onderzocht.

#### **Het probleem**

Het bleek dat het probleem zich hoofdzakelijk voordoet in de avondspits tussen 17.00 uur en 18.00 uur op werkdagen en vaak niet langer dan een halfuur duurt. Het normale vrachtverkeer, met name vanaf het distributiecentrum, kan dan moeilijk de rotonde N470 oprijden vanwege de spitsdrukke. Tegelijkertijd stroomt het bedrijvenpark leeg met forenzen, die gehinderd worden door het wachtende vrachtverkeer. Dit zorgt ervoor dat het bedrijventerrein maar zeer langzaam leegstroomt.

#### **Aanpak**

Om het probleem aan te pakken is de hulp ingeroepen van de mobiliteitsmakelaar van Haaglanden. Met de mobiliteitsmakelaar is gekeken naar de vervoerbehoefte van individuele werknemers. Daaruit bleek dat een aantal bedrijven mogelijkheden had om hun werknemers eerder of later naar huis te laten vertrekken, maar ook om bijvoorbeeld te gaan fietsen. Dit heeft een deel van het probleem opgelost. De provincie heeft vervolgens gekeken naar mogelijkheden voor verkeersmanagement bij de rotonde N470. In eerste instantie pragmatisch. Met een verkeerslicht en verkeersregelaars op de N470 vlakbij de rotonde wordt het verkeer op de N470 even tegengehouden en blijft de rotonde vrij. Het bedrijventerrein kan dan makkelijker leegstromen. Echter, wordt het verkeer op de N470 te lang tegengehouden, kan een file ontstaan met een staart op het Kruithuisplein of zelfs de A13. Dit is voor de doorstroming op het hoofdwegennet zeer ongewenst. Bij toenemend verkeersaanbod werkt deze doseermaatregel averechts. De provincie heeft daarom ook een structurele oplossing uitgewerkt, waarbij de rotonde N470 wordt omgebouwd tot een kruispunt met verkeerslichten en meer capaciteit.

## 5.2. Voorbeelden

### ***Voorbeeld toekomstige aanpak tweede wegverbinding tussen Pijnacker en Nootdorp.***

Deze nieuwe visie op duurzame mobiliteit geeft ook een andere benadering voor een tweede wegverbinding tussen Pijnacker en Nootdorp. De wegverbinding wordt vaak genoemd als oplossing, maar voor welk probleem eigenlijk?

De behoefte aan een tweede verbindingsweg tussen Pijnacker en Nootdorp wordt vooral ervaren op het moment van een incident, bij een wegafsluiting door calamiteit of wegwerkzaamheden. Het autoverkeer moet dan omgeleid worden. Dat kan gebeuren door de Nieuwkoopseweg tijdelijk open te stellen. Een omleiding via de A12 en A13 behoort eveneens tot de mogelijkheden, zeker als er sprake is van tijdelijk oponthoud. De vraag of de investering en aanleg van een structurele tweede verbindingsweg als oplossing voor incidenten gerechtvaardigd is, is het afwegen waard. In dit soort gevallen kan beter gekeken worden naar de wijze waarop het verkeer geïnformeerd wordt over de omleiding, onder meer met communicatie en verkeersmanagement.

Daarnaast wordt de tweede verbindingsweg gezien als structurele oplossing voor het toenemend verkeer in de gemeente. Maar is dit ook zo en wordt het oplossend vermogen van een tweede verbindingsweg niet overschat? Uit verkennende verkeersberekeningen die in 2012 zijn uitgevoerd in het kader van de Structuurvisie 2040 blijkt dat een tweede verbinding die aansluit op het bestaande wegennet in Nootdorp zoals de Hofweg zorgt voor overbelasting van dit bestaande net. Dat komt omdat de weg veel nieuw, vooral regionaal verkeer aantrekt. Alleen met een directe aansluiting op de A12 zorgt de wegverbinding voor een verkeersafname op wegen binnen de gemeente. Er is dan geen sprake meer van een lokale verbinding, maar een regionale hoofdweg. Naast de afweging van de financiële investering gaat het bovendien om een ingreep in het landelijk, groene gebied.

Een tweede wegverbinding op lange termijn hoeft niet uitgesloten te worden. Inmiddels is de optie van een 2<sup>e</sup> verbinding opgenomen in het Investeringsprogramma van de MRDH als onderdeel van een breder onderzoek naar de A12-corridor.

De aanpak met de visie duurzame mobiliteit richt zich voor de middellange termijn echter op de oorzaak van lokale verkeersknelpunten en hoe bestaande infrastructuur daarbij beter benut en daarmee duurzamer gebruikt kan worden.

### ***Voorbeeld toekomstige aanpak parkeeroverlast: Keijzershof***

De gemeente heeft enige tijd geleden klachten gekregen over te weinig parkeerplaatsen op straten in Keijzershof. Ook was er overlast door verkeerd geparkeerde auto's. De gemeente heeft een parkeermeting gedaan waaruit bleek dat de openbare parkeerplaatsen op straat nagenoeg allemaal bezet waren. Echter de centrale parkeerterreinen op de binnenplaatsen van de huizenblokken waren half leeg. Deze parkeerplaatsen zijn in eigendom van de bewoners. Uit gesprekken met bewoners bleek dat sommige bewoners liever gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen in de straat, omdat deze dicht bij de woning liggen dan de eigen parkeerplaats op het parkeerterrein. De gemeente heeft in dit geval met een informatieve brief bewoners (nog een keer) bewust gemaakt dat dit gedrag overlast veroorzaakt. De openbare parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bezoekers en voor bewoners die niet kunnen beschikken over een eigen parkeerplaats. Er is een beroep gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van de bewoners om dit probleem met elkaar op te lossen. De gemeente en politie hadden aangekondigd dat na enige tijd weer gecontroleerd zou worden op fout parkeren. Handhaving bleek echter niet nodig. In dit geval was er dus

geen noodzaak om de parkeercapaciteit uit te breiden, maar kunnen bewoners het met elkaar zelf oplossen door beter benutten van bestaande parkeerplaatsen.

### Voorbeeld aanpak te hoge snelheid

De gemeente krijgt regelmatig klachten over te hard rijden. Bij meldingen zal de gemeente in eerste instantie de ernst van het probleem verkennen. Bijvoorbeeld aan de hand van het aantal meldingen en informatie van de melders en politie. Ook wordt gekeken naar de functie en de inrichting van de weg, bijvoorbeeld of het beeld van de weg past bij het gewenste gedrag. De gemeente kan overwegen om een objectieve snelheidsmeting te doen en een analyse van mogelijke veroorzakers te maken. Als de snelheid te hoog blijkt, en er sprake is van een verkeersonveilige situatie, zal gekeken worden naar mogelijkheden om het snelheidsgedrag te beïnvloeden. Binnen een wijk of rond een school kan dat via gesprekken of informatiebrieven met nadruk op eigen verantwoordelijkheid. Bewustwording en elkaar kunnen aanspreken is daarbij belangrijk. De gemeente en politie kunnen daarbij ondersteunen, bijvoorbeeld met voorlichting, toezicht of eenvoudige maatregelen. De Metropoolregio en instanties als het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid en Veilig Verkeer Nederland beschikken over extra kennis en ondersteunend materiaal. Daarnaast kan de gemeente bijvoorbeeld snelheidsinformatiedisplays inzetten om bestuurders bewust te maken van hun snelheid. Dit is ook een goed middel op doorgaande wegen. Indien nodig wordt met de politie bekeken of aanvullende snelheidshandhaving effectief is. Als gedragsbeïnvloeding uiteindelijk niet werkt en er groot risico blijft voor de verkeersveiligheid, dan worden de mogelijkheden onderzocht voor fysieke snelheidsremmende maatregelen.

### 5.3. Van visie naar uitvoeringsprogramma

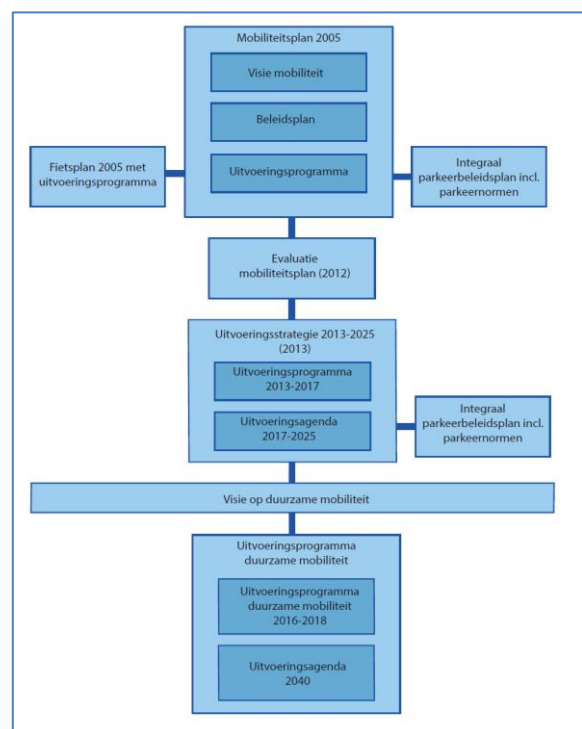
Het Mobiliteitsplan is in 2005 ontwikkeld in samenhang met de Nota Integrale Toekomstvisie (Pit!).

Het Mobiliteitsplan is uitgewerkt in:

- Uitvoeringsprogramma
- Fietsplan (2006)
- Parkeeractieplan (2006)

#### Evaluatienota Goed op Weg (2012)

Uit de evaluatie bleek dat 80% van de acties en maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma inmiddels was gerealiseerd. De resterende 20% vormde het vertrekpunt voor de Uitvoeringsstrategie 2013-2025.



### ***Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025 , 'Pijnacker-Nootdorp staat niet stil'***

In 2012 heeft het college de Uitvoeringsstrategie mobiliteit 2013-2025 vastgesteld.

De Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025 bevatte:

- een Uitvoeringsprogramma 2013-2017 met concrete maatregelen en financiële dekking
- een Uitvoeringsagenda 2017-2025 met een eerste verkenning naar (mogelijk toekomstige) knelpunten en mogelijke oplossingen zonder financiële dekking

### **Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit 2016-2018 en Uitvoeringsagenda Duurzame Mobiliteit 2040**

Bij deze visie horen een Uitvoeringsprogramma Duurzame Mobiliteit 2016-2018 en een Uitvoeringsagenda Duurzame Mobiliteit 2040.

Het Uitvoeringsprogramma 2016-2018 bevat acties die deels komen uit het Uitvoeringsprogramma 2013-2017 en deels uit de Uitvoeringsagenda 2017-2025. Daarnaast zijn nieuwe opgaven opgenomen die voortkomen uit deze Visie op Duurzame Mobiliteit.

De Uitvoeringsagenda 2040 bevat opgaven die afkomstig zijn uit de Uitvoeringsagenda 2017-2025. Ook deze agenda bevat nieuwe opgaven. Deze hebben vooral betrekking op opgaven die in regionaal verband opgepakt dienen te worden.



