Mobiliteitsagenda 2021 - 2023

Met doorkijk naar 2030

Gemeente Vlaardingen

Vastgesteld gemeenteraad 16 september 2021

Voorwoord

Voor u ligt de Mobiliteitsagenda. Deze agenda vormt het eerste uitvoeringsprogramma van het Actieplan Mobiliteit. De afgelopen jaren is met het Actieplan Mobiliteit in de hand hard gewerkt aan een veilig, bereikbaar en gezond Vlaardingen. In deze Mobiliteitsagenda worden de ambities verder geconcretiseerd. Deze agenda geeft, vanuit de kaders van het Actieplan Mobiliteit, een groot aantal concrete projecten en richtingen die we de komende jaren op het gebied van verkeer en mobiliteit willen oppakken.

In het coalitieakkoord 'Handen uit de mouwen' is opgenomen dat we de doorstroming van het verkeer willen verbeteren en verkeersonveilige situatie bij scholen en zorginstellingen willen aanpakken. In deze Mobiliteitsagenda ligt de focus daarom vooral op de kwetsbare verkeersdeelnemers: hoe kunnen we de mobiliteit van deze groep verkeersdeelnemers zo veilig mogelijk maken? Daarbij helpt het erg dat we voor dit jaar flink wat subsidie hebben binnengehaald om de verkeersveiligheid te verbeteren door concrete projecten. Die concrete projecten voor de korte termijn vormen de aftrap van deze Mobiliteitsagenda.

Daarnaast moeten we ook verder doorkijken. Hoe ziet onze stad er in 2025 of in 2030 uit? We hebben ambities op allerlei vlakken. Zo is een van de pijlers in het Herstelplan het bouwen van vele nieuwe woningen. Hier liggen belangrijke raakvlakken met verkeer en mobiliteit. Ook deze nieuwe bewoners moeten zich veilig, bereikbaar en gezond door onze stad kunnen verplaatsen. Op basis van al die ontwikkelingen en doelen hebben we een doorkijk gemaakt naar de middellange en lange termijn. Dit zijn projecten waarvoor nog geen financiële middelen beschikbaar zijn. Met deze lijst in de hand kunnen we daar de komende jaren echter wel naar op zoek gaan. Naast eigen middelen biedt deze Mobiliteitsagenda een belangrijke onderbouwing voor het aanvragen van subsidies, ook op de middellange en lange termijn.

Het is mooi dat deze Mobiliteitsagenda er nu ligt. Bovendien hebben we een inhoudelijke koppeling te maken met het Actieplan Luchtkwaliteit, waarmee veel raakvlakken zijn. Ook hebben we het Mobiliteitsplatform Vlaardingen betrokken bij de totstandkoming van het document. Ik zou graag willen besluiten met een oproep: laten we vooral aan de slag gaan én meters maken voor een stad waarin iedereen zich op een prettige en veilige manier kan verplaatsen en waarbij de focus ligt op fietsen en wandelen. Daar zet ik me van harte voor in. Samen met u.

Bart Bikkers,

Wethouder verkeer en vervoer

Fotografie Angelique van Woerkom

Inhoud

1. Inleiding ... 3
1.1 Aanleiding ... 3
1.2 Proces en aanpak ... 3
2. Beleidskader ... 5
2.1 Nationaal, provinciaal en regionaal beleid ... 5
2.2 Gemeentelijk beleid ... 6
2.3 Herstelplan Vlaardingen ... 8
2.4 Andere relevante ruimtelijke ontwikkelingen ... 9
3 Beschrijving huidige en gewenste situatie ... 10
3.1 Verkeer ... 10
3.1.1 Gemotoriseerd verkeer ... 10
3.1.2 Fietsverkeer ... 15
3.1.3 Openbaar vervoer ... 19
3.1.4 Voetgangers ... 20
3.2 Verkeersveiligheid ... 21
3.3 Landelijke trends en ontwikkelingen ... 26
3.4 Knelpuntensamenvatting ... 27
4 Maatregelen in de Mobiliteitsagenda ... 28
4.1 Kernopgaven Actieplan Mobiliteit ... 28
4.2 Maatregelen ... 29
4.2.1 Korte termijnmaatregelen 2021/2022 ... 30
4.2.2 Middellange termijnmaatregelen 2023-2026 – niet locatiegericht ... 33
4.2.3 Middellange termijnmaatregelen 2023-2026 - fysiek ... 41
4.2.4 Lange termijnmaatregelen >2026 ... 44
5 Financiële paragraaf ... 46
Bijlage ... 47
Bijlage 1. Matrix Kernopgaven versus maatregelen ... 48

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Actieplan Mobiliteit (APM) is in 2018 door de gemeenteraad van Vlaardingen vastgesteld met als speerpunten: **veilig, bereikbaar en gezond**. Inmiddels wordt vanuit het APM gewerkt, waarbij de ambities uit het Actieplan centraal staan. Het APM is de afgelopen periode ook veelvuldig toegepast als een belangrijke kaderstellende nota, onder andere bij nieuwe ontwikkelingen. Een belangrijk element in het APM is de cyclus van uitvoeringsprogramma's.

Voor u ligt het eerste uitvoeringsprogramma, de Mobiliteitsagenda. De Mobiliteitsagenda bevat een update van het regionale en gemeentelijk beleid, een reflectie op de ambities en uitdagingen die in het APM zijn opgenomen en een uitvoeringsprogramma voor de korte termijn (2021-2023), middellange termijn (2023-2026) en lange termijn (2026>), inclusief financiële paragraaf. Het kaderstellend beleid vanuit het APM is daarbij nog steeds leidend. Deze Mobiliteitsagenda is dus geen nieuw beleidsdocument, maar een concrete uitvoeringsagenda voor de komende jaren.

1.2 Proces en aanpak

Het proces om tot een mobiliteitsagenda te komen is tevens de leeswijzer voor dit document en is onderstaand als volgt weergegeven:

- Beleidskaders (hoofdstuk 2)
  De lokale, regionale en landelijke beleidskaders zijn opgesomd, voor zover relevant. Ook is beschreven in hoeverre deze beleidskaders effect hebben op de mobiliteit in de gemeente Vlaardingen.
- Huidige en gewenste situatie (hoofdstuk 3)
  De huidige en gewenste situatie en de huidig ervaren knelpunten en uitdagingen op het gebied van mobiliteit in Vlaardingen zijn beschreven. De basis vormt de informatie uit het APM. Ook zijn de landelijke trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zijn opgesomd, waarbij de relevantie voor Vlaardingen is aangegeven.
- Maatregelen in de Mobiliteitsagenda (hoofdstuk 4)
  Op basis van de beleidskaders en de huidige uitdagingen zijn de gewenste netwerken en maatregelrichtingen opgesteld.
- Financiële paragraaf (hoofdstuk 5)
  Van de voorgestelde maatregelen is vervolgens een financiële onderbouwing opgesteld.

Participatie

Bij het opstellen van de Mobiliteitsagenda is een brede ambtelijke vertegenwoordiging betrokken. Daarnaast is het Mobiliteitsplatform Vlaardingen via meerdere bijeenkomsten betrokken bij het opstellen van de Mobiliteitsagenda. Dit is een groep bewoners en vertegenwoordigers van bedrijven die periodiek met de wethouder over het thema Mobiliteit spreekt. Het Mobiliteitsplatform heeft daarbij de volgende belangrijke aandachtspunten meegegeven: Duurzaam veilige weginrichting, markering 30 km/h zones, veilige voorzieningen voor fietsers en voetgangers, geluid & luchtkwaliteit en verkeerseducatie. De input van het Mobiliteitsplatform is meegewogen in het opstellen van dit stuk.

Verder is informatie uit eerder gevoerde participatietrajecten betrokken bij de totstandkoming van de Mobiliteitsagenda. Het gaat dan onder andere over de suggesties en voorstellen die zijn opgehaald in het kader van Vlaardingen Fietsstad en diverse bewonersbijeenkomsten, zoals in de Rivierzone (oktober 2019).

De voor u liggende rapportage bevat de resultaten van dit proces en een concrete uitvoeringsagenda.

2. Beleidskader

Uit het actuele beleid en ontwikkelingen in en rondom de gemeente Vlaardingen zijn in dit hoofdstuk de relevante stukken opgenomen. Hierbij wordt eerst het nationale beleid genoemd en vervolgens wordt ingezoomd op regionale en lokale beleidsontwikkelingen.

2.1 Nationaal, provinciaal en regionaal beleid

Onderstaande beleidsstukken van het Rijk, provincie en regio zijn relevant voor verkeer en mobiliteit in Vlaardingen.

Nationaal:

- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
- Nationale omgevingsvisie
- Contouren toekomstbeeld OV 2040

Op het gebied van wetgeving wordt de nieuwe omgevingswet relevant.

Provinciaal:

- Fietsplan Zuid-Holland 2016 – 2025
- PZH toekomstagenda snelfietsroutes 2018

Regionaal (Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH))

- Regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid 2025
- Uitvoeringsagenda bereikbaarheid 2016 – 2025
- Kadernota OV
- Beleidslijn MMMove! 2020 -2025
- Innovatienetwerk Automatisch Vervoer Last Mile (AVLM)

Voor de gemeente Vlaardingen zijn de volgende ontwikkelingen uit het bovenliggend beleid relevant:

- Het landelijk, provinciaal en regionaal beleid richt zich sterk op het stimuleren en faciliteren van de fiets en elektrische fiets (in alle verschillende verschijningsvormen).
- In plaats van de verkeersveiligheid verbeteren op de locaties waar ongevallen hebben plaatsgevonden (curatief), proactief locaties aanpakken met een relatief hoog verkeersveiligheidsrisico.
- Aansluiten bij de doelen van de Regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid: verbeteren fietsinfrastructuur, duurzaam veilige weginrichting en meer aandacht voor gedragsbeïnvloeding, in het bijzonder voor kinderen, jongeren en ouderen.
- Openbaar vervoerssysteem richt zich in grotere mate op de grote lijnen en overstap punten (HUB's). Dit kan ten koste gaan van het fijnmazige netwerk van openbaar vervoer met de reguliere streekbus in wijken. Waar de bereikbaarheid door regulier openbaar vervoer onder druk komt te staan, zijn alternatieven voor de 'last-mile' verbinding, zoals fiets, voetganger, deelauto en vraagafhankelijk vervoer kansrijk.

Omgevingswet
De omgevingswet heeft gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. Op basis van de Omgevingswet wordt een omgevingsvisie opgesteld. Het verkeers- en mobiliteitsbeleid gaat integraal onderdeel uitmaken van deze omgevingsvisie. De invoering van de Omgevingswet is voorzien in juli 2022.

Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de kaders van de Omgevingswet, is deze Mobiliteitsagenda integraal opgesteld. Daarbij zijn andere beleidsdisciplines nadrukkelijk betrokken, zoals verharding, water, groen, wonen en stedenbouw. Ook is een inhoudelijke koppeling gemaakt met het Actieplan Luchtkwaliteit.

2.2 Gemeentelijk beleid

Relatie met integraal gemeentelijk beleid
De gemeente Vlaardingen werkt aan een verkeersveilige, bereikbare en gezonde stad. Het APM vormt het spoorboekje voor het verkeer- en vervoersbeleid tot 2030. Deze Mobiliteitsagenda vloeit voort uit het Actieplan Mobiliteit. Naast het actieplan zijn de volgende gemeentelijke beleidsstukken van belang:

- Beleidsregel parkeernormen 2019
- Concept gebiedsvisie Rivierzone
- Contourennota Woonvisie
- Actualisatie actieplan Economie
- Toekomstvisie Vlaardingen
- Gebiedsgericht Milieubeleid
- Beheerplan wegen en civieltechnische kunstwerken

Bovenstaande beleidsstukken zijn geraadpleegd en betrokken bij het opstellen van de Mobiliteitsagenda. Vanuit diverse beleidskaders is ook een effect op mobiliteit te verwachten, bijvoorbeeld gezien de woningbouwontwikkeling in de stad. In de Mobiliteitsagenda wordt daar nadrukkelijk aandacht aan besteed. Daarnaast is het Actieplan Luchtkwaliteit in voorbereiding. Omdat er een belangrijke inhoudelijke relatie is tussen dit plan en de Mobiliteitsagenda, worden beide documenten gelijktijdig voor besluitvorming aangeboden en zijn de documenten inhoudelijk op elkaar afgestemd.

Actieplan Luchtkwaliteit
Het Actieplan Luchtkwaliteit is parallel aan de Mobiliteitsagenda tot stand gekomen. Bij de maatregelen in deze Mobiliteitsagenda is steeds aangegeven waar de kruisverbanden liggen met dit Actieplan. Zo is duidelijk op welke thema's beide plannen elkaar versterken. Uit de inhoudelijke analyses blijkt dat er vooral kansen liggen op de volgende thema's:

- verhogen fietsgebruik;
- maatregelen om stagnatie te voorkomen en de doorstroming te verbeteren;
- verlaging van de rijsnelheid, bijvoorbeeld door uitbreiden 30 km/h-gebieden;
- zero- of low-emissiezones voor logistiek verkeer.

Strategie klimaatadaptatie

De Strategie Klimaatadaptatie bevat een aantal relevante maatregelen die rechtstreeks verband houden met de Mobiliteitsagenda. Deze maatregelen zijn als volgt:

- in sommige wijken te kiezen voor een aangepast straatpofiel (hol of verlaagd) om water op straat vast te houden, zodat geen overlast ontstaat in woningen;
- specifiek voor de binnenstad in te zetten op onverharde oppervlakte, waardoor water beter wordt vastgehouden en geïnfiltreerd om zodoende actief verzakkingschade van bebouwing tegen te gaan;
- het voeren van maatregelen om ervoor te zorgen dat belangrijke uitvalswegen en verbindingen voor nooddiensten begaanbaar blijven bij een bui van 60 mm in een uur, en om de overige wegen ten minste 90% begaanbaar te houden;
- in te zetten op minder verharding op onder andere parkeerplaatsen om waterschade bij hevige regenval te verminderen en de druk op de rioolcapaciteit voor hemelwaterafvoer te verminderen;
- het creëren van koele boomrijke en schaduwrijke routes voor langzaam verkeer door de stad, met name in de Oostwijk en de Binnenstad, waar bomen vaak ontbreken;
- meer bomen te planten langs wegen en op parkeerplaatsen om hittestress te voorkomen.

Sport en onderwijs

Vanuit het sociaal domein is er een raakvlak met het stimuleren van het fietsgebruik. Op het beleidsvlak van het sociale domein is een van de doelen het fietsgebruik van jongeren te stimuleren. Dit is vooral gericht op gezondheid en vitaliteit. De meekoppelkansen op dit beleidsvlak worden meegenomen bij de maatregelen (4.2.2).

Vanuit het beleidsveld onderwijs binnen de gemeente zijn er tevens meekoppelkansen. Onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid is voorlichting en educatie. Met name op het vlak van educatie is het van belang dat samenhang plaatsvindt met andere relevante projecten, zowel op basisonderwijs- als op middelbare schoolniveau. De meekoppelkansen op dit beleidsvlak worden meegenomen bij de maatregelen (4.2.2).

Broekpolder

Er zijn op het moment veel ontwikkelingen gaande in het natuur- en recreatiegebied Broekpolder. De Broekpolder wordt veelvuldig bezocht door de recreant van binnen en buiten Vlaardingen. De invloed van Covid-19 heeft dit nog eens versterkt. De gemeente is voornemens Broekpolder verder te ontwikkelen en te optimaliseren. Deze ontwikkelingen zijn voor zover relevant betrokken in de Mobiliteitsagenda. Specifieke ontwikkelingen en aandachtspunten worden beschreven in de visie Broekpolder.

Andere relevante ontwikkelingen

Verschillende ontwikkelingen hebben recent effect gehad op de voertuigstromen in de stad. Zo hebben de ontwikkelingen rondom Brexit een effect gehad op de verkeersafwikkeling rondom de veerdienstterminal van DFDS Seaways. Daarnaast heeft de crisis omtrent Covid-19 geleid tot een ander verkeersbeeld en nieuwe problematiek.

Op korte termijn leiden bovenstaande ontwikkelingen tot een ander verkeersbeeld. Op lange termijn zijn de gevolgen van deze maatregelen lastig in te schatten. Mogelijk zijn er blijvende mobiliteitseffecten als gevolg van Covid-19, door bijvoorbeeld meer thuiswerken of spits mijden. Daarom is het belangrijk om periodiek het verkeers- en mobiliteitsbeleid te blijven herijken.

2.3 Herstelplan Vlaardingen

Deze mobiliteitsagenda wordt opgesteld in de context van het herstelplan van de gemeente Vlaardingen. Vanwege het begrotingstekort de afgelopen jaren is een herstelplan opgesteld om de gemeente weer financieel gezond te krijgen. De belangrijkste pijlers uit dit herstelplan zijn: wonen, veiligheid, onderwijs en sociaal. De plannen in deze Mobiliteitsagenda dragen bij aan deze pijlers.

Wonen
In Vlaardingen zijn verschillende woningbouwontwikkelingen voorzien. Het betreft ruim twintig woningbouwlocaties met een totaal circa 4.000 woningen. Het zwaartepunt van de woningbouwontwikkelingen bevindt zich in de Rivierzone in Vlaardingen.

De realisatie van nieuwe woningen brengt ook uitdagingen mee op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Woningen leveren extra verkeersbewegingen op, worden zoveel mogelijk rond OV-knooppunten gebouwd en dienen voor alle vervoersmodaliteiten goed ontsloten te worden. De plannen die in deze Mobiliteitsagenda zijn opgenomen, dragen bij aan een goed en gezond leefklimaat.

Veiligheid
Het thema veiligheid gaat in eerste instantie om sociale veiligheid, het tegengaan van ondermijnende criminaliteit en het verbeteren van het veiligheidsgevoel. Ook wordt de focus gelegd op alle veiligheidselementen, zo ook de verkeersveiligheid. In het herstelplan staat: “we willen dat onze inwoners veilig zijn en zich veilig voelen in hun buurt en daar prettig kunnen wonen”. Een goede en fijne leefomgeving, waarbij verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt, draagt hieraan bij. In deze Mobiliteitsagenda wordt de focus gelegd op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dan wordt niet alleen gekeken naar locaties waar veel ongevallen gebeuren, maar ook naar locaties waar het *risico* op ongevallen relatief hoog is. Dit zijn vaak locaties die door gebruikers als verkeersonveilig worden ervaren.

Onderwijs
In het kader van kwalitatief goede schoolgebouwen, heeft de gemeente een Integraal Huisvestingsplan gemaakt. Verkeer is hierbij een belangrijk thema. Schoolomgevingen verdienen speciale aandacht als het gaat om halen en brengen van kinderen en veilige schoolroutes. In deze Mobiliteitsagenda worden specifieke projecten opgenomen met betrekking tot scholen.

Sociaal
Mobiliteit heeft binnen het sociaal domein een belangrijke rol als het gaat om specifieke doelgroepen, zoals leerlingenvervoer, ouderenvervoer e.d. Naast doelgroepenvervoer heeft ook goed en hoogwaardig regulier openbaar vervoer een belangrijke sociale functie in de stad. Daarnaast wordt in de Mobiliteitsagenda ook specifiek aandacht besteed aan de verkeersveiligheid rondom scholen en zorginstellingen.

2.4 Andere relevante ruimtelijke ontwikkelingen

Gemotoriseerd verkeer
Wijzigingen in het regionale (wegen-)netwerk kunnen ook effect hebben op Vlaardingen. Daarbij wordt aangesloten op de verkeersstructuur van de omliggende gemeenten. Verder zijn de volgende wijzigingen op het regionale wegennet van belang:

- realisatie A16 Rotterdam (eerder genoemd A13/A16);
- realisatie A24 Blankenburgverbinding;
- realisatie A4 Passage en Poorten & Inprikkers;
- realisatie Rotterdamsebaan (Den Haag);
- realisatie Verlengde Veilingroute (Westland).

Ook het verkeersmodel van de gemeente Vlaardingen houdt rekening met de effecten van deze ontwikkelingen (zie 3.1).

Fiets
In regionaal verband wordt hard gewerkt aan het verbeteren van het fietsnetwerk. De Metropolitane fietsroutes en het basisnetwerk fiets van de MRDH vormen hierin de belangrijkste schakels. De voor Vlaardingen meest relevante regionale fietsverbinding is de Metropolitane Fietsroute Rotterdam – Westland, die in Vlaardingen parallel aan de Hoekse Lijn loopt. Daarnaast zijn er diverse fietsroutes in Vlaardingen die tot het basisnetwerk fiets van de MRDH behoren. Samen met de buurgemeentes werken we hierdoor verder aan een samenhangend fietsnetwerk.

Openbaar Vervoer
De belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer zijn:

- Hoekse Lijn ombouw naar metro, in bedrijf sinds najaar 2019;
- aanpassing busnetwerk naar aanleiding van de ombouw Hoekse Lijn (conform het Vervoerplan 2018);
- spoordienstregeling conform Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en uitbreiding spoorcapaciteit Delft – Schiedam, zodat station Schiedam Centrum de IC-status kan behouden. Hierover heeft inmiddels besluitvorming plaatsgevonden.

3 Beschrijving huidige en gewenste situatie

Sinds het opstellen van het APM heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan. Om die reden zijn de bestaande en gewenste situatie zoals beschreven in het APM onderzocht en geactualiseerd. Onder andere wordt de knelpuntenanalyse geactualiseerd op basis van het nieuwe gemeentelijk verkeersmodel, verkeersveiligheidsanalyse en klachten en meldingen van inwoners.

3.1 Verkeer

3.1.1 Gemotoriseerd verkeer

Wegencategorisering

Het wensbeeld voor de wegencategorisering is beschreven in het Actieplan Mobiliteit. Daarin wordt onderscheid gemaakt in verschillende wegencategorieën. In het Actieplan Mobiliteit is ook aangeven langs welke wegen het verblijfsklimaat versterkt moet worden. Hierdoor neemt de impact van het gemotoriseerd verkeer af en verbetert het woon- en leefklimaat. In deze paragraaf worden de verblijfsgebieden verder geduid en uitgewerkt.

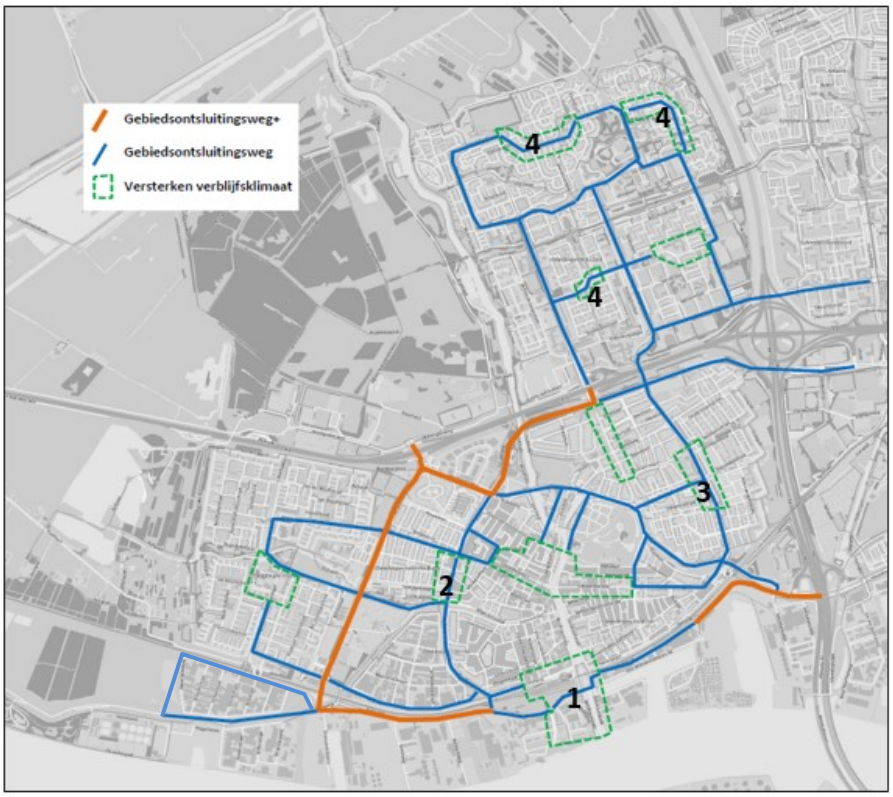
De wegencategorisering gaat uit van een Duurzaam Veilige weginrichting met de categorieën:

- Gebiedsontsluitingswegen (GOW): dit zijn wegen waar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt en fietsverkeer in principe gescheiden van het gemotoriseerd verkeer wordt afgewikkeld.
- Erftoegangswegen (ETW): dit zijn wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/h geldt en fietsverkeer in principe gemengd wordt afgewikkeld. De verkeersintensiteit ligt bij voorkeur laag (veelal < 4.000-6.000 mvt/etmaal).

Gezien de grote stromen (vracht)verkeer naar de havengebieden is in het APM een aparte categorie opgenomen: gebiedsontsluitingsweg+. Daarnaast is er een aantal wegen welke niet kunnen voldoen aan de criteria die gelden voor gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen. Op deze wegen is maatwerk nodig. In de Mobiliteitsagenda wordt aandacht besteed aan deze wegvakken.

In figuur 3.1 is de gewenste wegencategorisering weergeven. Hierin is een aantal groene gebieden opgenomen. In deze gebieden is het wenselijk het verblijfsklimaat te versterken, omdat in deze gebieden de verkeersfunctie op gespannen voet staat met de omgeving. Dit komt bijvoorbeeld omdat er veel verkeer door een gebied rijdt, omdat de weginrichting niet in overstemming is met het gewenste gedrag of omdat er sprake is van barrièrewerking.

Doel van de verblijfsgebieden is dat hier de kwetsbare verkeersdeelnemer centraal staat. Ook is de bedoeling dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer beperkt wordt. Echter een aantal wegvakken vormen een dusdanig belangrijk onderdeel in de structuur van Vlaardingen dat het volledig afwaarderen naar erftoegangsweg 30 km/h niet mogelijk is. Onderstaand is dit visueel weergegeven.



Figuur 3-1 Wegcategorisering

Alle wegen die in bovenstaande figuur zijn weergegeven, hebben reeds een maximumsnelheid van 30 km/h. De groene gebieden geven aan waar versterking van het verblijfsklimaat wenselijk is, bij voorkeur door het instellen van 30 km/h. Waar in bovenstaande figuur de blauwe lijnen door de groene gebieden zijn getrokken, is integraal afwaarderen naar 30 km/h niet mogelijk. Dat betekent wel dat inpassing van deze 50 km/h-wegen in de omgeving des te belangrijker is. Het gaat om de volgende wegvakken:

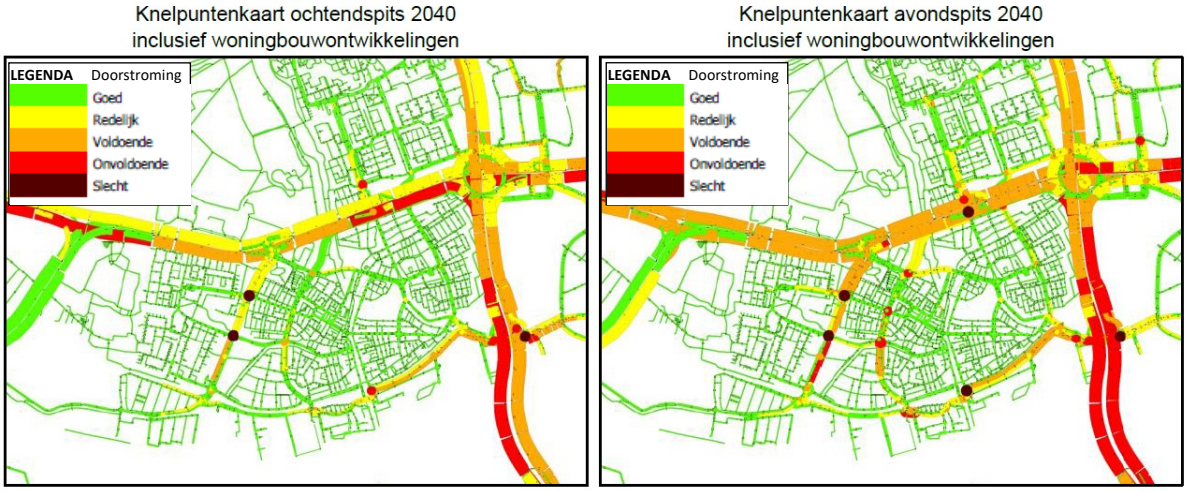
1. Galgkade: gezien de hoeveelheid (vracht)verkeer is afwaardering naar 30 km/h niet mogelijk. Wel moet gestreefd worden naar een stabilisatie of verlaging van de intensiteiten, met name vrachtverkeer.
2. Burg. Pruissingel: gezien de verkeersfunctie is afwaardering naar 30 km/h niet mogelijk. Het aanpassing van het wegprofiel en de kruispunten is wel wenselijk, om de barrièrewerking te verkleinen en de oversteekbaarheid te verbeteren. Daarbij moet de nadruk liggen op de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers.
3. Van Hogendorplaan: gezien de ontsluitingsfunctie voor de omliggende wijken dient en de functie als busroute dient de maximumsnelheid van 50 km/h gehandhaafd te blijven. Ook hier moet gezocht worden naar maatregelen om de oversteekbaarheid en bruikbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.
4. Ook op de Olmendreef, Utrechtlaan en Frederik Hendriklaan is integrale afwaardering naar 30 km/h niet mogelijk, gezien de functie en uitstraling van de weg. Wel kan de snelheid op deze wegen plaatselijk verlaagd worden naar 30 km/h.

Op de overige wegen binnen de groene kaders is wijziging van de wegcategorie naar erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h wenselijk. Op 50 km/h-wegen kan om redenen wel plaatselijk een (advies)snelheid van 30 km/h worden ingevoerd als de situatie daar om vraagt. Dit kan

bijvoorbeeld het geval zijn ter plaatse van winkelcentra, scholen, oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers of plaatselijke versmallingen.

Verkeersstromen

In onderstaande figuur zijn de toekomstige verkeersstromen in de ochtend- en avondspits voor het gemotoriseerde verkeer weergegeven. Deze figuren zijn afkomstig uit het gemeentelijk verkeersmodel en tonen de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op basis van de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit.



Figuur 3-2 Knelpuntenkaart doorstroming 2040 (ochtend en avondspits) conform berekend in verkeersmodel.

Bovenstaande beelden laten zien dat in de toekomstige situatie diverse aandachtspunten zijn op het gemeentelijk wegennet. Dit hangt samen met de impact van de eerder benoemde ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling. De kaartjes laten de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit (I/C-verhouding) zien op wegvakniveau (balken) en kruispuntniveau (cirkels). Hoe roder de kleur, hoe hoger de I/C-verhouding. Wanneer een wegvak of kruispunt paars kleurt, ligt de I/C-verhouding boven de 100% er is er sprake van een knelpunt. Op basis van de modelberekeningen zijn de onderstaande knelpunten voor 2040 in Vlaardingen benoemd:

- Sluisplein Oost: de verkeersafwikkeling is tijdens de avondspits slecht. Daarnaast is hier sprake van een potentieel risico met betrekking tot de verkeersveiligheid, omdat grote stromen wegverkeer en langzaam verkeer elkaar hier kruisen.
- Marathonweg: er is onvoldoende capaciteit beschikbaar op de Marathonweg om het verkeer tijdens de avondspits goed te kunnen verwerken[1].
- Kruispunten A20 aansluiting Vlaardingen – Holysingel: tijdens de avondspits is sprake van een slechte verkeersafwikkeling op beide kruispunten.

[1] Momenteel wordt gewerkt aan de reconstructie van de Marathonweg. Dit leidt tot een verbetering van de doorstroming op de Marathonweg. Gezien de verkeersprognoses blijft er echter in de toekomstige situatie, afhankelijk van de reconstructievariant, nog een opgave met betrekking tot de verkeersafwikkeling (conform maatregelbeschrijving in 4.2).

- Aansluiting A4 Vlaardingen-Oost (Vijfsluizen): zowel tijdens de ochtend- als avondspits is sprake van een slechte verkeersafwikkeling.

De knelpunten gaan zich op (middel)lange termijn voordoen, afhankelijk van het tempo van de ruimtelijke ontwikkelingen. Periodieke herijking van het verkeersmodel en verkeerstellingen op straat zijn nodig om dit goed te blijven monitoren en maatregelen voor te kunnen bereiden.

De kruispunten met een verzadigingsgraad tussen 80% en 100% zijn aandachtspunten, maar zijn in deze analyse niet opgenomen als (directe) knelpunten in de verkeersafwikkeling. Dit betreft onder andere de Burg. Pruissingel en Deltaweg/Galgkade. Wel is in de Mobiliteitsagenda voor de middellange en lange termijn een lijst opgenomen met mogelijke maatregelen om deze aandachtspunten aan te pakken. In figuur 3-3 zijn zowel de doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten met een hoge, middelhoge en lage prioriteit in een figuur weergegeven. Op basis van deze figuur blijkt dat de Marathonweg urgent is. Parallel aan het opstellen van deze Mobiliteitsagenda is reeds gestart met de voorbereidingen voor de reconstructie. Ook het kruispunt Oosthavenkade–Galgkade wordt urgent, afhankelijk van het tempo van de woningbouwontwikkeling.

Figuur 3-3 Knelpuntenkaart doorstroming en leefbaarheid.

Op basis van de knelpuntenkaart is onderstaande tabel opgesteld. Deze tabel geeft een eerste indicatie van een maatregelrichting op langere termijn, een signaleringslijst. Dit helpt bij het afwegen/ inschatten van mogelijke toekomstige maatregelen, maar geeft nog geen uitgewerkte maatregel (met bijbehorend ontwerp en kostenraming). Periodieke herijking is nodig om te bezien in hoeverre deze aandachtspunten urgent worden of verbeteren.

Nr.		Toelichting mogelijke maatregel
A	Marathonweg	De Marathonweg wordt op korte termijn gereconstrueerd.

		Afhankelijk van de te kiezen reconstructievariant treedt op lange termijn een knelpunt op ter hoogte van de kruispunten Floris de Vijfdelaan/Billitonlaan en Marnixlaan. Het vergroten van de capaciteit en het verbeteren van de oversteekbaarheid vormt een mogelijke verbetermaatregel.
B	Burgemeester Pruissingel	De kruispunten op de Burg. Pruissingel hebben een beperkte restcapaciteit. Bovendien is de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer een aandachtspunt. Het reconstrueren van de kruispunten en herinrichten van de Burg. Pruissingel moet bijdragen aan het verbeteren van deze aspecten.
C	Burgemeester Heusdenslaan	Capaciteitsvergroting van de aansluiting Burg. Heusdenslaan/Holysingel/A20.
D	Deltaweg / Galgkade	Aanpak van diverse kruispunten in relatie tot woningbouwontwikkelingen.
E	Vulcaanweg / Oosthavenkade	
F	Aansluitingen A4	Capaciteitsvergroting aansluiting A4.
G	Aansluitingen A20	Capaciteitsvergroting van de aansluiting Holysingel/A20.

Gevaarlijke stoffen

De gevaarlijke stoffenroutes zijn ongewijzigd, deze zijn conform beschreven in het APM. De routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen lopen in principe over de GOW+- wegen. Het gaat dan met name over de Marathonweg, Deltaweg en de Schiedamsedijk, Vulcaanweg. Daarnaast maken enkele andere wegen in de Rivierzone en in het buitengebied onderdeel uit van het routenetwerk voor gevaarlijke stoffen, zoals de Maassluissedijk ten westen van de Marathonweg en de wegen op het Benelux Workpark.

Focus op duurzaam vervoer

Er rijdt relatief veel vrachtverkeer door de stad. Dit komt door de aanwezig industrie aan de zuidzijde van de gemeente. Naast het beter en slimmer sturen van deze stormen vrachtauto's is ook de aandacht voor duurzaam vrachtvervoer van belang vanuit het oogpunt van leefbaarheid en duurzaamheid. Meer aandacht voor duurzaam vervoer is om die reden nodig, zoals bijvoorbeeld voor Zero Emissie stadslogistiek. Dit heeft ook een positief effect op de luchtkwaliteit en geluidhinder.

Focus op alternatieven

Traditioneel ligt het zwaartepunt van de mobiliteit op het gemotoriseerde verkeer. De focus verschuift de afgelopen jaren meer naar het stimuleren van alternatieven voor de auto, zoals ook deelmobiliteit en MAAS (Mobility As A Service)[2].

Zowel vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid ligt de basis bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemer. Door stapsgewijs naar mobiliteit te kijken, eerst naar de voetganger, dan naar de fietsers, dan openbaar vervoer (en deelvervoer) en tenslotte pas de auto, staan de alternatieven

[2] MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi. Misschien later ook de eigen auto of fiets. En vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is.

centraal. In de Mobiliteitsagenda is om die reden veel aandacht voor de voetganger (met name ouderen en schoolkinderen) en de fietsers.

Ook het stimuleren van alternatieven, zoals deelmobiliteit en MAAS krijgen in deze Mobiliteitsagenda specifiek aandacht. In paragraaf 4.2.2 ligt de focus allereerst op de niet-fysieke maatregelen (zoals gedragsmaatregelen en stimuleren van alternatieven) waarna vervolgens de fysieke maatregelen worden toegelicht.

Op basis van bovenstaande analyse, ruimtelijke ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht, is een actualisatie van het APM wenselijk op de onderwerpen die in de blauwe kaders in onderstaande tekst zijn opgenomen.

Samenvatting: actualisatie APM

Sinds het APM is opgesteld heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan. De volgende concrete wijzigingen zijn van toepassing:

Het wensnetwerk van het gemotoriseerd verkeer is verder uitgewerkt, conform figuur 3-1. Extra aandacht dient uit te gaan naar de beschreven verblijfsgebieden, vooral als hier reeds een knelpunt op het gebied van leefbaarheid of veiligheid aanwezig is.

Op het gebied van doorstroming ontstaan knelpunten op het hoofdnet voor het gemotoriseerd verkeer toe. In figuur 3.2 zijn deze knelpunten gevisualiseerd. Knelpunt Galgkade / Sluisplein maakt geen onderdeel uit van het netwerk van gebiedsontsluitingswegen+, maar kent wel relatief veel vrachtverkeer. Beperken van het vrachtverkeer op deze routes heeft daarom de voorkeur.

Belangrijk is dat de focus steeds minder op de auto als belangrijkste verplaatsingsmiddel ligt. De voetgangers en fietsers staan centraal en er is meer ruimte voor het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen.

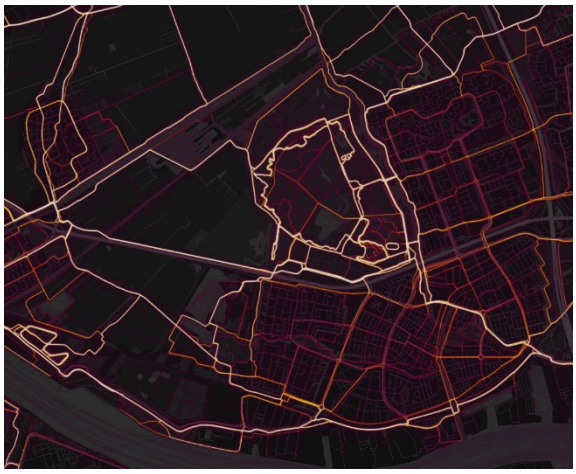
3.1.2 Fietsverkeer

Het wensbeeld voor het fietsverkeer staat in het APM beschreven zoals onderstaand weergegeven. Hierin is onderscheid gemaakt naar hoofdfietsroutenetwerk en snelfietsroutenetwerk.

Daarbij wordt gestreefd naar het verder optimaliseren waarbij een kwalitatief hoogwaardig netwerk en veilig routenetwerk voorop staat. De ontbrekende schakels in de fietsinfrastructuur moeten daarvoor worden gerealiseerd, waarmee de barrières worden opgeheven. Dit met doel het fietsgebruik te faciliteren en te stimuleren, zodat het gebruik van de fiets in Vlaardingen in de toekomst zal toenemen.

Het fietsknooppuntnetwerk dekt het recreatieve fietsnetwerk in de gemeente. De recreatieve fietsroutes verbinden knooppunten en leiden naar natuurgebieden en sportvoorzieningen. Het is belangrijk dat het recreatieve fietsnetwerk verbonden blijft met het utilitaire fietsnetwerk.

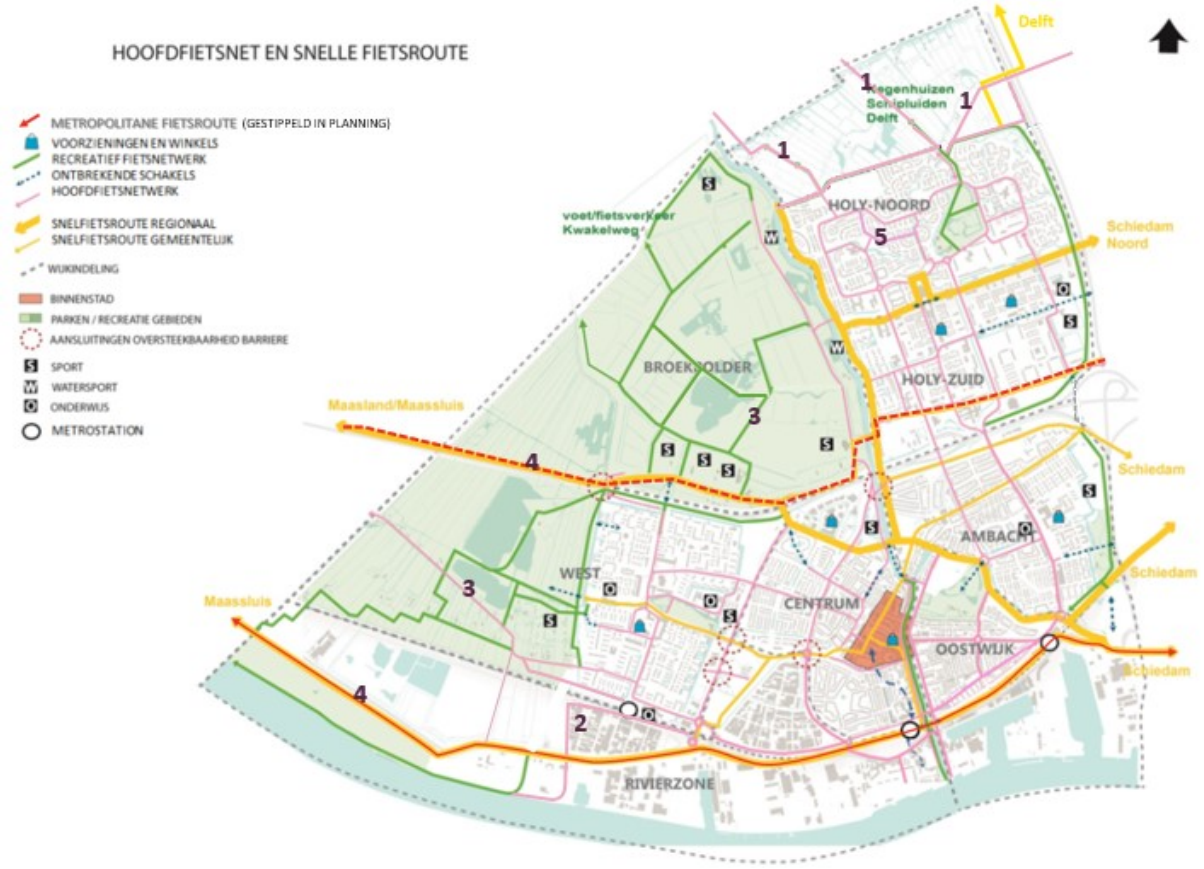
In onderstaande figuur is het recreatieve netwerk te zien en de gebruiksgegevens van recreatieve fietsers[3].



Figuur 3-4 Recreatief netwerk *Huidige recreatieve routes (Strava)*

Wanneer het fietsnetwerk uit het APM vergeleken wordt met het gebruik, zoals opgenomen in figuur 3-4, blijkt dat het gebruik niet geheel overeenkomt met het netwerk. Ook is het netwerk niet meer geheel in lijn met het regionale netwerk van de MRDH. In onderstaande figuur 3.5 is het fietsnetwerk uit het APM dan ook geactualiseerd. Deze figuur vormt het uitgangspunt voor het fietsnetwerk, waarbij per netwerktype de beleidsuitgangspunten uit het Actieplan Mobiliteit leidend zijn.

[3] Veel sporters delen hun gereden routes in de app 'Strava', deze worden anoniem gepubliceerd in een overzichtskaart (heatmap).

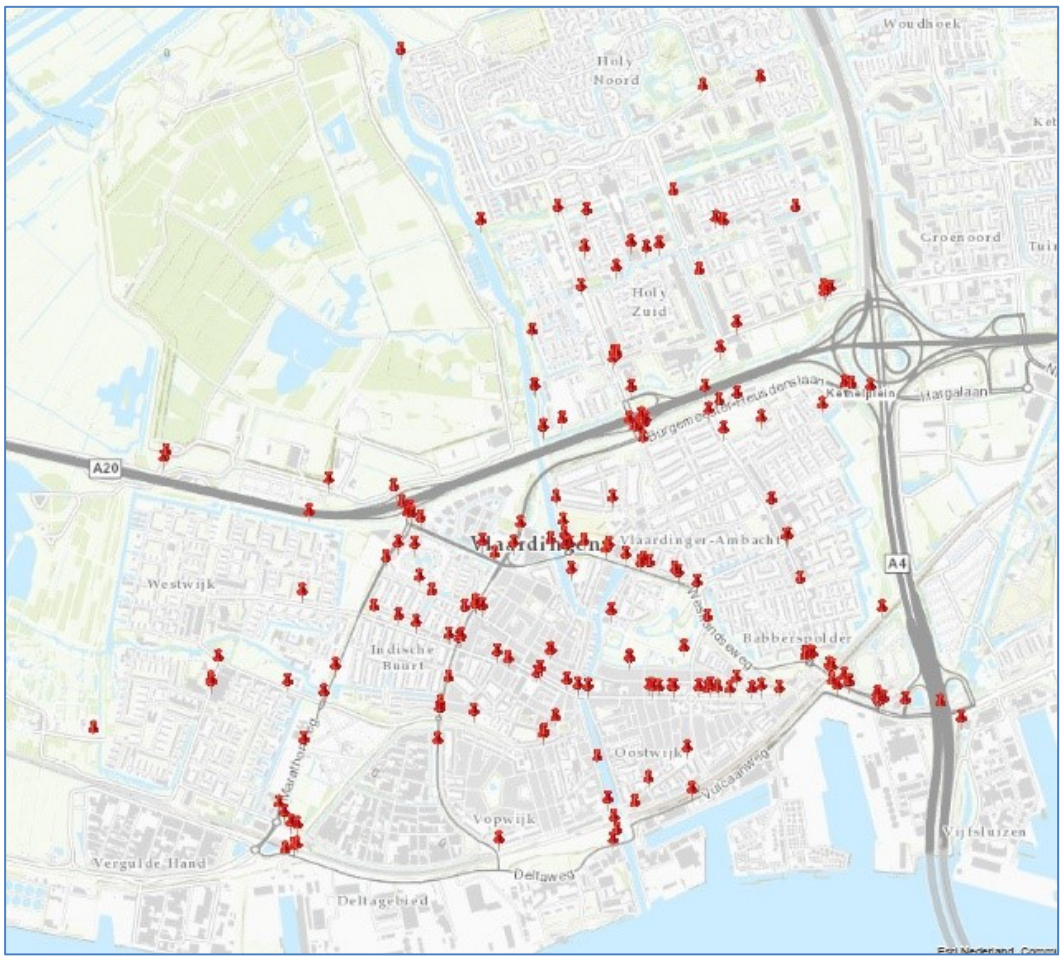


Figuur 3-5 Wensbeeld fietsnetwerk

Ten opzichte van het Actieplan Mobiliteit is het volgende toegevoegd:

1. (hoofd)fietsnetwerk richting Delft – Holyweg/Woudweg, mede in lijn met regionaal netwerk;
2. fietsstructuur rondom station Vlaardingen West;
3. fietsstructuur in Krabbepark geactualiseerd;
4. Metropolitane fietsroutes;
5. kleine aanpassing fietsstructuur Holy-Noord.

Eerder is in het kader van het project Vlaardingen Fietsstad aan de inwoners gevraagd waar het prettig en onprettig fietsen is. Uit de kaart blijkt dat veel reacties betrekking hebben op de Schiedamseweg, Westlandseweg, Burgemeester Pruissingel en de kruispunten die aansluiten op de A20. Veel opmerkingen en knelpunten die aangegeven worden maken onderdeel uit van de knelpunten zoals weergegeven in de verkeersveiligheidsanalyse (zie paragraaf 3.2). Enkele knelpunten zijn inmiddels opgelost, zoals de rotonde Zwanensingel / Zwaluwenlaan.



Figuur 3-6 Aandachtspunten fietsen volgens gebruikers (2019 - in kader van Vlaardingen Fietsstad)

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler (per oudere neemt het aantal verplaatsingen toe). Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt. Dit betekent dat de fietspaden vergevingsgezind en voldoende breed aangelegd moeten worden zodat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels verwijderd of afgeschermd worden. Daarom wordt in het ontwerp voor reconstructies of nieuwe aanleg rekening gehouden met “vergevingsgezinde” objecten, waardoor een fout of koerswijziging van een fietser minder snel leidt tot een ongeval en letsel.

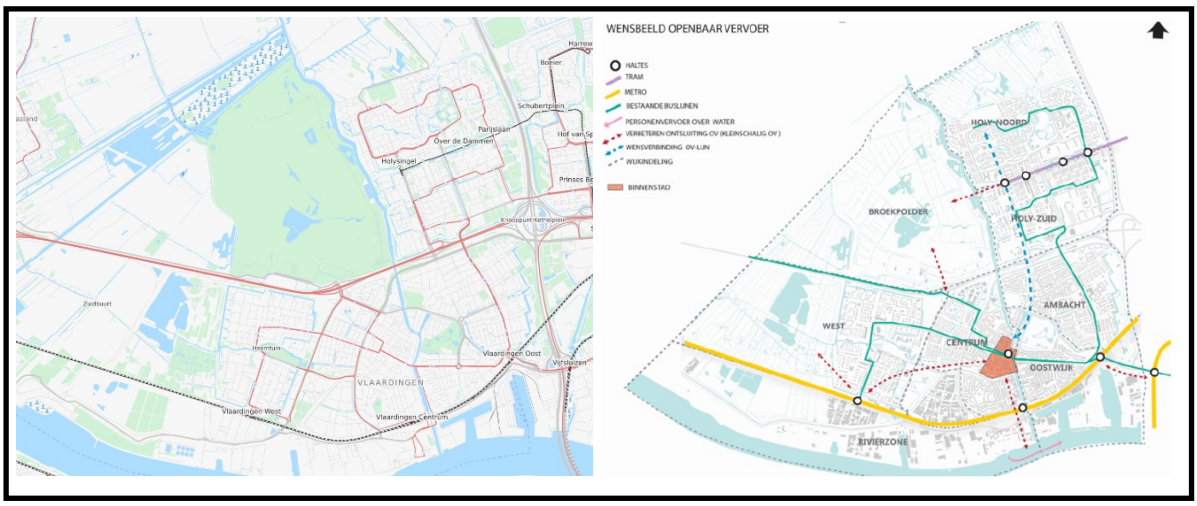
Samenvatting: actualisatie APM

Sinds het APM is opgesteld heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan. De volgende concrete wijzigingen zijn van toepassing:

Het wensnetwerk van het fietsverkeer is geactualiseerd, zie figuur 3-5. Daarmee wordt het netwerk zoveel mogelijk in lijn gebracht met het recreatieve en utilitaire gebruik en in lijn gebracht met het regionale fietsnetwerk. Vlaardingen heeft de ambitie losgelaten om fietsstad van Nederland te worden. Wel krijgt het langzaam verkeer (zowel fiets als voetganger) onverminderd prioriteit in het huidige en toekomstige mobiliteitsnetwerk.

3.1.3 Openbaar vervoer

Onderstaand zijn de huidige openbaarvervoerlijnen en het wensbeeld voor openbaar vervoer weergegeven (conform het Actieplan Mobiliteit).



Figuur 3-7 Netwerk openbaar vervoer (huidig) *Wensbeeld netwerk openbaar vervoer*

Ondanks de verschillende ontwikkelingen is het wensbeeld nog steeds van toepassing. Echter door de recente omstandigheden met de COVID-19 pandemie staan veel openbaarvervoerlijnen onder druk. In dat kader heeft de MRDH het Transitieprogramma Openbaar vervoer vastgesteld, waarbij het lange termijnbeeld ongewijzigd is: investeren in goed openbaar vervoer als motor van de bereikbaarheid van onze regio en als duurzaam alternatief voor de auto. Op de korte termijn zullen de effecten van de coronacrisis merkbaar blijven. Van belang is in te zetten op behoud van de huidige verbindingen. Voor gebieden in de stad die slecht bereikbaar zijn met het OV zoals de Rivierzone moeten de kansen van andere vormen van vervoer onderzocht worden, zoals maatwerkvervoer, deelmobiliteit voor de 'last mile' en vervoer over water. Ook blijven wij ons inzetten voor een aansluiting op de waterbus als alternatieve verbinding voor personenvervoer naar het havengebied en de regio.

Toekomstige ontwikkelingen

Op het gebied van openbaar vervoer lopen ontwikkelingen met onbemande voertuigen, waardoor kostenefficiëntie kan worden behaald. Binnen het AVLM[4]-project van de MRDH wordt gekeken naar mogelijkheden voor een dergelijk innovatief systeem. Verder wordt er nagedacht over het verder ontwikkelen van het Rotterdamse tramnet, wat ook relevant is voor tram 24 in Holy.

Daarnaast is van belang blijvend in te zetten op toegankelijkheid en beschikbaarheid van het openbaar vervoer voor minder mobiele inwoners. Mogelijk dat vraagafhankelijk vervoer hier meer invulling aan kan geven.

Het openbaar vervoer wordt in Nederland gecoördineerd, bekostigd en aanbesteed via een vervoersautoriteit, in het geval van Vlaardingen is dat de MRDH. De gemeente kan via de MRHDH

[4] Automatisch vervoer last mile

aangeven welke doelstellingen zij belangrijk vindt en maakt onderdeel uit van de besluitvorming binnen de MRDH. Voor de inbreng vanuit Vlaardingen is het wensbeeld uit figuur 3.7 leidend.

Samenvatting: actualisatie APM

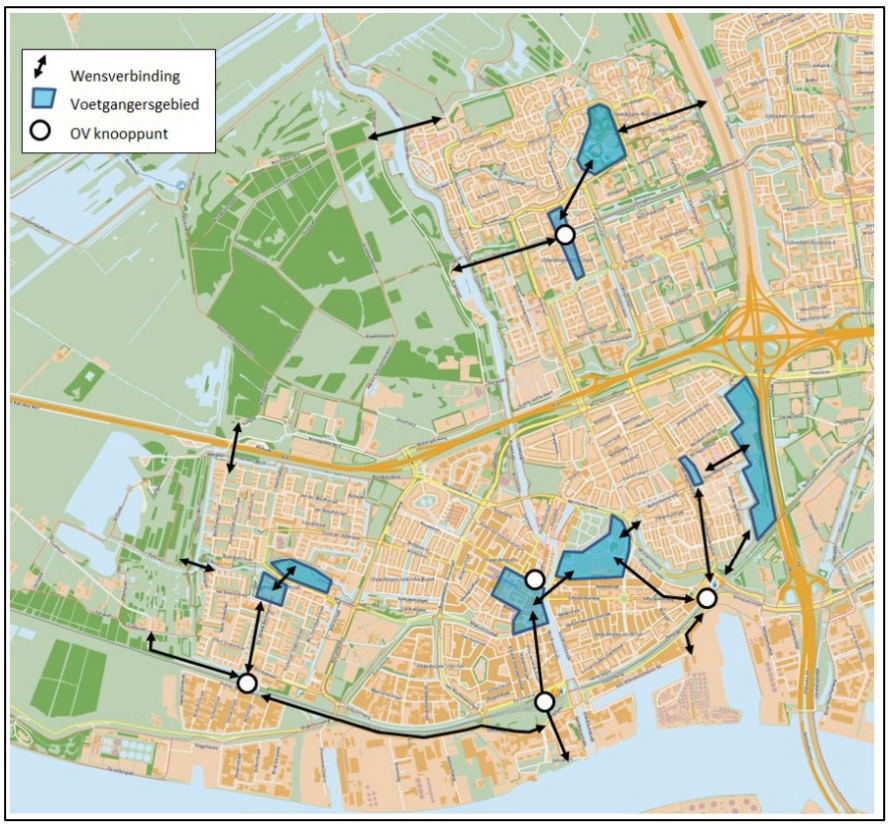
Sinds het APM is opgesteld heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan. De volgende concrete wijzigingen zijn van toepassing:

Het wensnetwerk van het openbaar vervoer volstaat gezien de huidige en toekomstige ontwikkelingen. Extra aandacht dient uit te gaan naar het behoud of versterken van de huidige openbaar vervoer verbindingen. Vooral de Rivierzone vormt daarbij een aandachtspunt.

De huidige trend is dat de prioriteit uitgaat naar hoofdroutes met vraagafhankelijk vervoer/deelmobiliteit voor de 'last mile'. Inzet op goed vraagafhankelijk vervoer en voldoende inzet op deelmobiliteit (deelauto of deelfiets) is nodig.

3.1.4 Voetgangers

De belangrijkste looproutes voor voetgangers staan in het APM beschreven zoals onderstaand weergegeven. Hierin is onderscheid gemaakt naar voetgangersgebieden en ov-knooppunten. De belangrijkste routes verbinden vooral groen- en recreatiegebieden met de woonwijken.



Figuur 3-8 Belangrijkste looproutes

Het wensbeeld van het voetgangersnetwerk uit het APM behoeft geen wijzigingen. De aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer, vooral in de verblijfsgebieden is belangrijk.

Extra aandacht wordt gegeven aan locaties waar relatief veel voetgangers uit de kwetsbare doelgroep oversteken, met name rondom ouderenvoorzieningen en scholen. Dit wordt uitgewerkt in hoofdstuk 3.2.

Samenvatting: actualisatie APM
Sinds het APM is opgesteld heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan. De volgende concrete wijzigingen zijn van toepassing:

Het belangrijke verbindingen voor voetgangers zoals opgenomen in het APM volstaan gezien de huidige en toekomstige ontwikkelingen. Extra aandacht dient uit te gaan naar schoolomgevingen, sportlocaties en ouderenvoorzieningen, zie ook hoofdstuk 3.2.

3.2 Verkeersveiligheid

Aanvullend op het Actieplan Mobiliteit is een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Hieruit komen de volgende risicoknelpunten naar voren:

- inrichting verblijfsgebieden, met name die in het centrum en rondom metrostation Vlaardingen Centrum;
- oversteeklocaties voetgangers en fietsers;
- gebiedsontsluitingswegen (met name de grotere wegen zoals de Marathonweg en de Burg. Heusdenslaan);
- afwaardering gebiedsontsluitingswegen waar mogelijk (zie categoriseringskaart figuur 3-1) en het veiliger inrichten van de 50 km/h wegen op oversteeklocaties bij rechtstanden (bijvoorbeeld op de Olmendreef);
- wegen met een verblijfsfunctie (30 km/h) met een relatief hoge intensiteit, zoals de Dillenburgsingel;
- aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer door:
    - inrichten schoolzones bij basisscholen;
    - aandacht voor langzaam verkeerroutes en oversteeklocaties nabij verzorgingscentra;
    - aandacht voor educatie en voorlichting.

Deze punten zijn afgeleid van onderstaande conclusies uit de SPV-analyse.

1. **Verblijfsgebieden en kruisingen tussen langzaam verkeer en gebiedsontsluitingswegen (focus op oversteeklocaties)**

Op verschillende locaties kruist het langzaam verkeersnetwerk de hoofdstructuur voor het gemotoriseerd verkeer. Hierdoor komen onder andere de Marathonweg (1), Deltaweg (2), Burg Heusdenslaan (3) in beeld in de risicoscan. Als gevolg van de nieuwe woningen aan de zuidzijde van de stad zullen deze knelpunten groter worden. Daarnaast vormen de aangewezen verblijfsgebieden (4) in de stad een belangrijk potentieel risico aangezien hier relatief veel ontmoetingen zijn tussen gemotoriseerd verkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemer. Dit behoeft aandacht. In onderstaande afbeelding zijn de locaties waar deze potentiële risico's bevinden weergegeven.

Nr.		Type knelpunt
1	Oversteekvoorzieningen Marathonweg	Kruising GOW+ / fietsroute en voetgangersroute
2	Oversteekvoorzieningen Deltaweg/Galgkade	Kruising GOW / fietsroute en voetgangersroute
3	Oversteekvoorzieningen Burg. Heusdenslaan	Kruising GOW+ / fietsroute
4	Verblijfsgebieden/ verblijfsfuncties	Verblijfsgebied van 50 naar 30 Kruising drukke ETW / fietsroute en voetgangersroute

Tabel 3-1 Knelpunten verblijfsgebieden en kruisingen

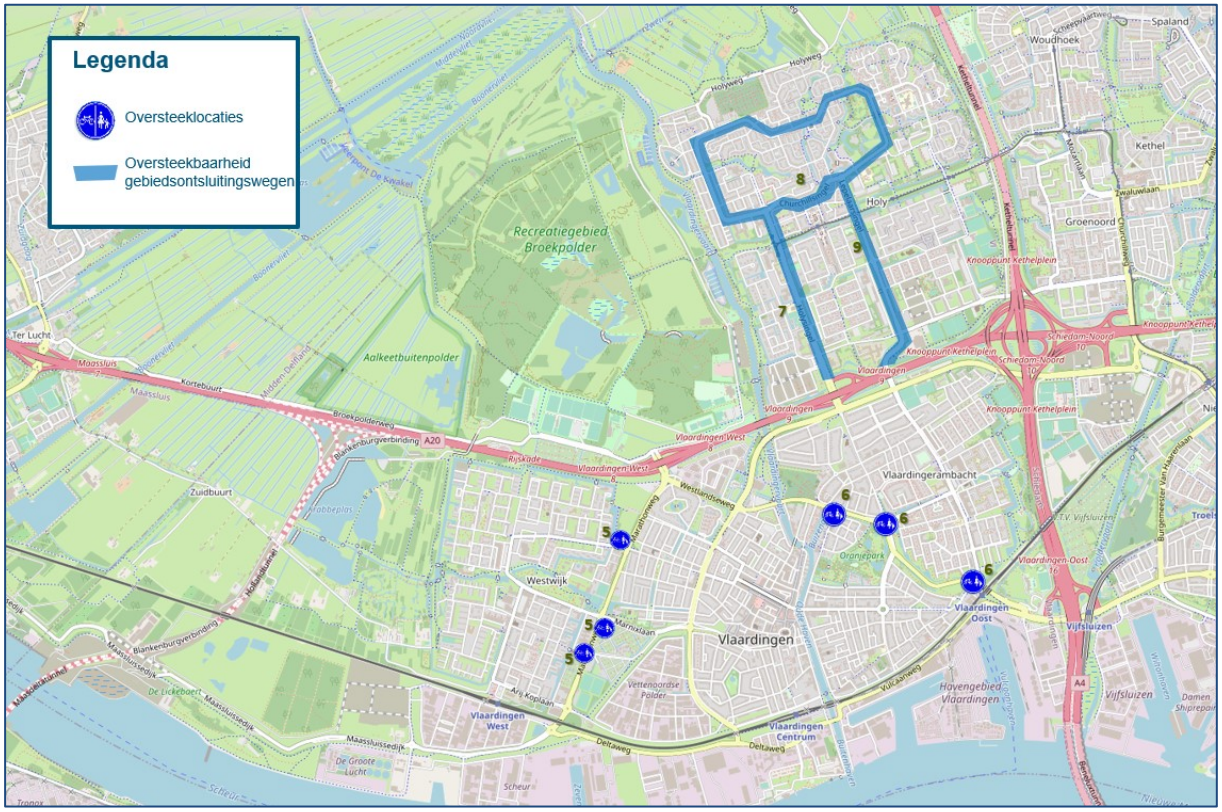
Figuur 3-9 Oversteeklocaties en verblijfsgebieden

2. Meer fietsers in (nabije) toekomst (groter belang voor veilige routes)

Er wordt steeds meer gefietst, zeker ook als straks het inwoneraantal uitgebreid wordt met de nieuwe bewoners aan de zuidzijde van de gemeente, maar ook door toename van inwoners rondom de gemeente. Enkele belangrijke routes vanuit de wijken richting het centrum, de scholen of de sportvelden zijn al gesignaleerd als potentieel risicovol (bijv. de Marathonweg (5), Westlandseweg (6), Holysingel (7), Churchillsingel (8), Lepelaarsingel (9)). Er zijn bovendien steeds meer verschillende type fietsers, zoals elektrische fietsers en wielrenners, met verschillende snelheden op de fietspaden. Ook demografische ontwikkelingen (meer ouderen, die ook langer blijven fietsen) maakt dat brede, veilige fietsroutes aandacht behoeven.

Nr.		Toelichting
5	Fietsers Marathonweg	Kruising GOW / fietsroute
6	Fietsers Westlandseweg	Kruising GOW / fietsroute
7	Fietsers Holysingel	Kruising GOW / fietsroute
8	Fietsers Churchillsingel	Kruising GOW / fietsroute
9	Fietsers Lepelaarsingel	Kruising GOW / fietsroute

Tabel 3-2 Knelpunten fietsroutes



Figuur 3-10 Belangrijkste oversteeklocaties

3. 30 km/h als de nieuwe standaard binnen de bebouwde kom

Doelstelling van een duurzaam veilige weginrichting is het mengen van het verkeer waar het kan en het scheiden van het verkeer waar het moet. Het streven naar verblijfsgebieden met een maximumsnelheid van 30 km/h waar het kan is dan ook het uitgangspunt.

De trend in het landelijk verkeersbeleid gaat steeds meer naar een benadering waarbij de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom in principe 30 km/h bedraagt, tenzij er redenen zijn om een maximumsnelheid van 50 km/h te handhaven, bijvoorbeeld voor de gebiedsontsluitingswegen binnen de kom (de 50 km/h wegen). Vanuit deze benadering is het zaak om kansen te benutten voor het afwaarderen naar 30 km/h, zoals de Reigerlaan (zie nummer 10 in figuur 3.11). Van belang is dat niet alleen de maximumsnelheid maar ook de vorm van de weg wordt aangepast (de fysieke inrichting). Daarnaast is er nog een categorie wegen waar wel 50 km/h gereden mag worden, maar die qua ontwerp niet kunnen voldoen aan een volwaardige 50 km/h-weg, bijvoorbeeld door de

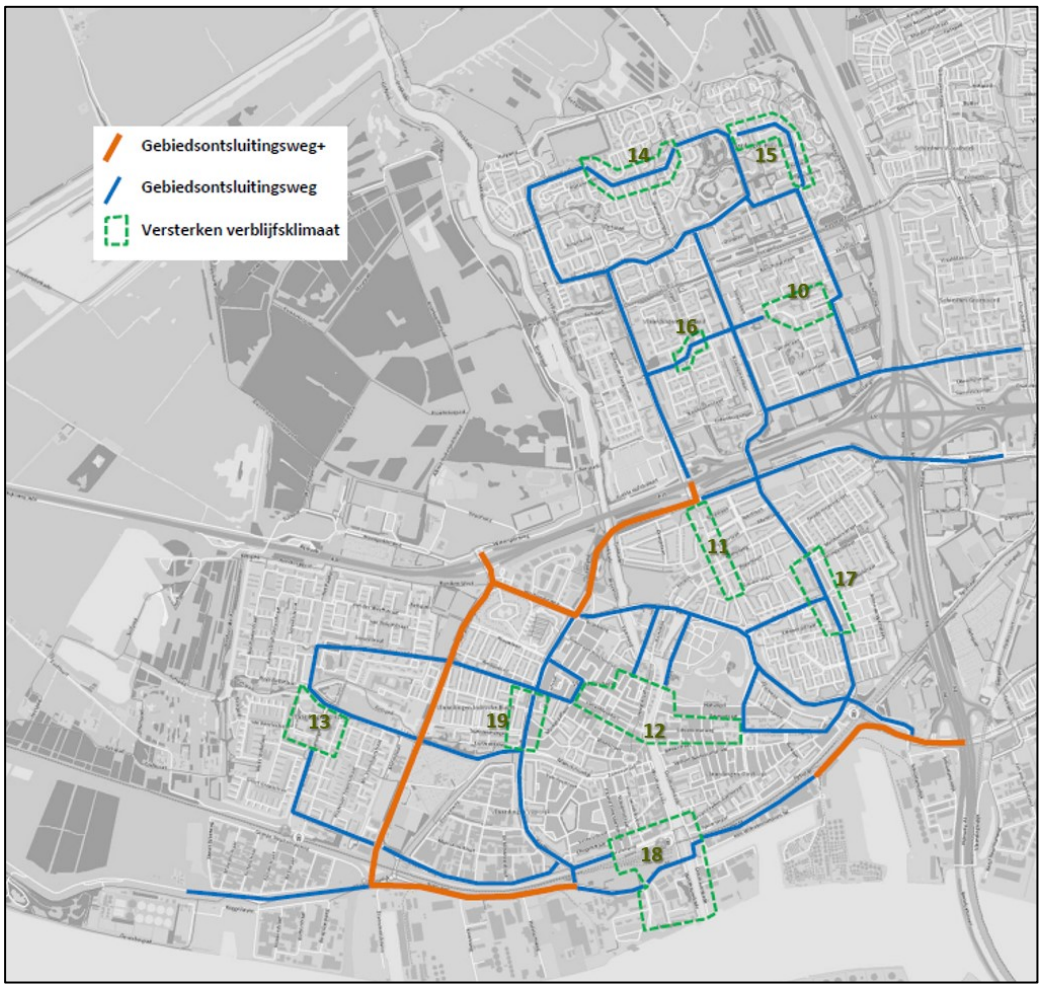
aanwezigheid van langsparkeren of fietsers op de rijbaan. Dit zijn de zogenaamde “grijze wegen”. Voor deze wegen moet een bewuste afweging gemaakt worden de snelheid van 50 km/h te handhaven of af te waarderen naar 30 km/h.

In onderstaande tabel en afbeelding zijn de belangrijkste locaties weergegeven:

Nr.		Toelichting
10	Reigerlaan	Afwaarderen naar ETW
11	Burgemeester Verkadesingel / Anthony Knottenbeltsingel	Afwaarderen naar ETW
12	Schiedamseweg westelijk deel / Liesveldviaduct	Afwaarderen naar ETW, heroverwegen verkeers-functie viaduct
13	Spinozastraat	Aanleg nieuwe weg
14	Olmendreef	Blijft GOW maar aanvullende maatregelen nodig[5].
15	Utrechtlaan	Blijft GOW maar aanvullende maatregelen nodig[5].
16	Frederik Hendriklaan	Blijft GOW maar aanvullende maatregelen nodig[5].
17	Van Hogendorplaan	Blijft GOW maar aanvullende maatregelen nodig[5].
18	Galgkade	Blijft GOW maar aanvullende maatregelen nodig[5].
19	Burgemeester Pruissingel	Blijft GOW maar aanvullende maatregelen nodig[5].

Tabel 3-3 Knelpunten 30 km/h wegen

[5] Het is in de wegenstructuur niet mogelijk het gemotoriseerde verkeer dusdanig te weren dat de weg ingericht kan worden als erftoegangsweg. Hierdoor is extra aandacht op de locaties waar gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer kruist (middeneiland/snelheidsremmer) of de weg deelt (fietspad/bredere fietsstroken) van belang.



Figuur 3-11 Locaties waar de verblijfsfunctie wordt versterkt.

Algemene aanpak grijze wegen

In de stad zijn diverse wegen die niet volledig aan de ontwerprichtlijnen voor een 50 km/h-weg kunnen voldoen, maar vanuit de verkeersfunctie wel deze snelheid moeten behouden. Dit zijn onder andere: Westlandseweg, Billitonlaan, Zwaluwenlaan, Delftseveerweg, Marnixlaan/Maassluissedijk, Vondelstraat/V.d. Driftstraat. Bij de aanpak van deze wegen, bijvoorbeeld in het kader van groot onderhoud, dient altijd een locatie-specifieke afweging te worden gemaakt, waarin de verkeersfunctie in relatie tot vorm, functie of gebruik wordt bezien. Voor deze wegen in bij de herinrichting een specifieke onderbouwing nodig, waaruit blijkt dat handhaving van de maximumsnelheid van 50 km/h op een verkeersveilige manier mogelijk is.

4. Schoolzones en ouderenvoorzieningen

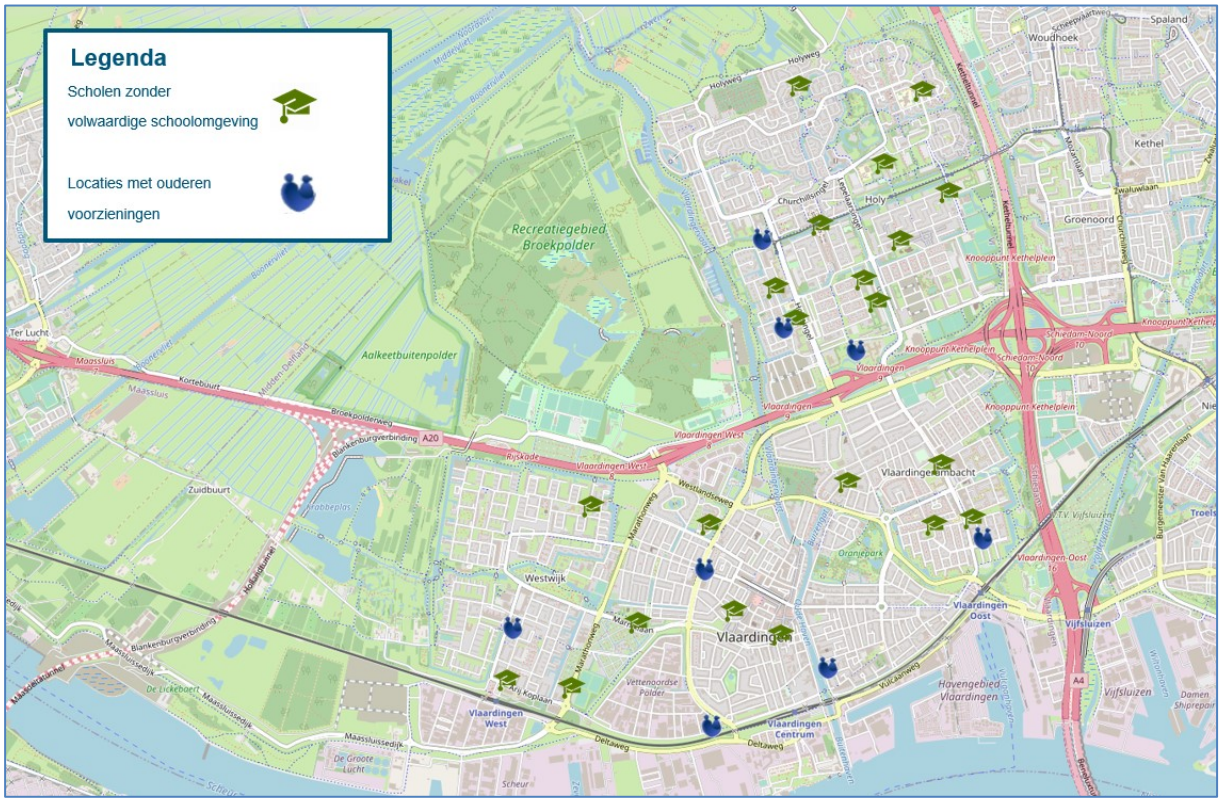
De locaties waar relatief veel verplaatsingen zijn van kwetsbare verkeersdeelnemers, rondom de scholen en ouderenvoorzieningen verdienen vanuit het verkeersveiligheidsrisico de aandacht. De gemeente geeft reeds prioriteit aan schoolzones, echter nog niet alle basisscholen zijn voorzien van een schoolzone. Educatie en voorlichting is hierbij ook van belang, om het verkeersveilig gedrag van de schoolkinderen en ouders te bevorderen en te stimuleren dat kinderen met de fiets of lopend naar school gaan. Ook de middelbare scholen zijn een aandachtspunt. Hier gaat het niet zozeer om de zone direct rondom de school, maar juist de fietsroutes van en naar de school toe.

Ook de locaties waar ouderenvoorzieningen zijn gesitueerd nabij gebiedsontsluitingswegen of drukke erftoegangswegen verdienen aandacht. Hier zijn relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers te voet, op de fiets, in de rolstoel of scootmobiel.

In onderstaande afbeelding zijn de locaties weergegeven van de scholen en ouderenvoorzieningen. De gemeente geeft prioriteit aan scholen waar nog geen of een beperkte schoolzone aanwezig is.

Nr.		Toelichting
20	Schoolomgevingen	Nog geen volwaardige schoolomgeving
21	Ouderenvoorzieningen	Ouderenlocatie met aandachtspunt op gebied van veiligheid (bijvoorbeeld GOW of drukke ETW in nabije omgeving)

Tabel 3-4 Knelpunten scholen/ouderenvoorzieningen



Figuur 3-12 Locaties met niet volwaardige schoolomgeving en ouderenlocaties

3.3 Landelijke trends en ontwikkelingen

De landelijke trends en ontwikkelingen zijn in een aparte analyse in beeld gebracht. Voor de gemeente Vlaardingen is het volgende van belang:

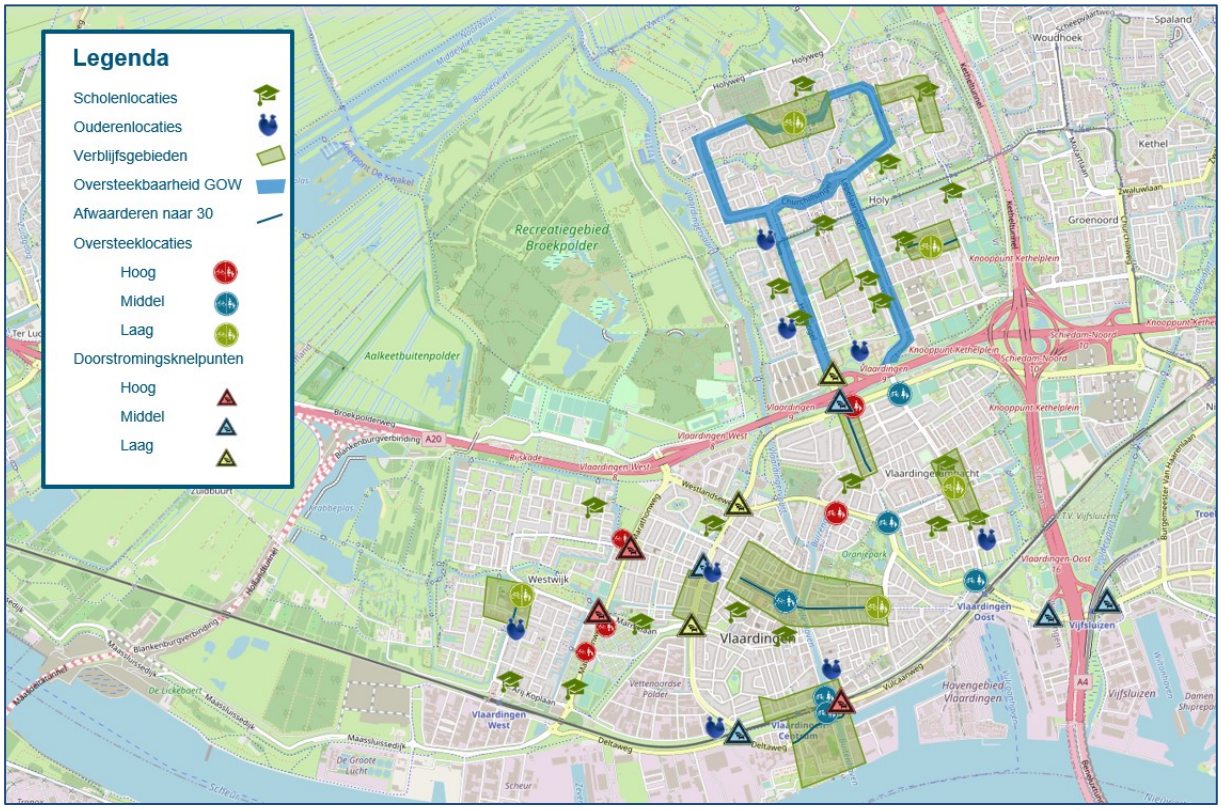
- De leeftijd van de bevolking neemt toe (vergrijzing). Bij de inrichting van de wegen kan hierop ingespeeld worden door voldoende ruimte te maken voor de verschillende type gebruikers.
- De energietransitie zet door en het duurzaamheids-denken neemt toe, elektrische voertuigen en nieuwe voertuigen (veelal gerelateerd aan de fiets) worden steeds belangrijker

en zullen een plaats moeten krijgen. Extra aandacht voor stadsdistributie is gewenst (zie paragraaf vrachtverkeer)

- Nieuwe mobiliteitsdiensten bieden vervoer op maat, deze diensten zullen zich snel ontwikkelingen en impact hebben op vervoersgedrag.

3.4 Knelpuntensamenvatting

Op basis van voorgaande analyse is onderstaande knelpuntsamenvatting weergegeven. Hierbij zijn de leefbaarheids-, veiligheids- en doorstromingsknelpunten vanuit mobiliteit op 1 kaart weergegeven. Onderscheid is gemaakt naar de urgentie van de verschillende knelpunten, degene met een hoge urgentie zijn rood, degene met een lagere urgentie groen.



Figuur 3-13 Knelpuntensamenvatting verkeersveiligheid en doorstroming

4 Maatregelen in de Mobiliteitsagenda

In dit hoofdstuk wordt op basis van de knelpuntenanalyse uit hoofdstuk 3 een concrete maatregelenlijst opgenomen. Deze maatregelen worden gekoppeld aan de ambities en kernopgaven uit het APM. De maatregelen zijn in paragraaf 4.2 concreet beschreven en ingedeeld op korte, middellange en lange termijn.

Opgemerkt wordt dat de Mobiliteitsagenda zich richt op de maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid langzaam verkeer. Parkeren valt buiten de scope van de Mobiliteitsagenda en is beschreven in de Herijking Parkeerbeleid 2017 en Beleidsregel Parkeernormen 2019. Hierin is onder andere aandacht voor het stimuleren van OV-gebruik door het mogelijk verlagen van parkeernormen bij de belangrijke OV-knooppunten.

4.1 Kernopgaven Actieplan Mobiliteit

In het APM zijn de drie pijlers meegegeven: Veilig, bereikbaar en gezond. Vervolgens zijn hieronder een aantal kernopgaves gedefinieerd, welke zijn opgenomen in figuur 4.1. De maatregelen die opgenomen zijn in de Mobiliteitsagenda geven invulling aan deze kernopgaven en komen voort uit de knelpuntenanalyse in hoofdstuk 3. De ingrepen zijn onderverdeeld in korte, middellange en lange termijnmaatregelen. De samenhang tussen de maatregelen en de kernopgaven is weergegeven in een matrix. Deze is opgenomen in bijlage 1. Vanuit de integrale aanpak is bij elke maatregel vermeld welke koppelkansen mogelijk zijn.

Mobiliteitsagenda Vlaardingen 2017 – 2030

	Kernopgave	Project/actie	Prioritering	Samenhang
1	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheidsagenda opstellen – subjectieve/objectieve verkeersveiligheid	2-jaarlijks	Regionaal, visievorming
2	GOW+-wegen	Herinrichting Deltaweg	Middellange termijn	Ruimtelijke ontwikkelingen
		Herinrichting Marathonweg	Korte termijn	Ruimtelijke ontwikkelingen, milieu
3	Weginrichting duurzaam veilig	Principes duurzaam veilig toepassen op het wegennet	Korte/middellange termijn	Onderhoud/herinrichting/projecten
		Fietsoversteken/VOP's herzien	Korte/middellange termijn	Onderhoud/herinrichting/projecten
4	Wijkverbindingen Van Hogendorplaan	Visievorming en ontwikkeling	Middellange termijn	Ruimtelijke ontwikkelingen, milieu
5	Verblijfsgebied rondom station Vlaardingen Centrum/Sluisplein	Visievorming en ontwikkeling	Korte/middellange termijn	Gebiedsontwikkeling Rivierzone, projecten Deltaweg/Marathonweg
6	Binnenstad	Visievorming en ontwikkeling	Korte termijn	Uitwerking kadernota Binnenstad
7	Versterken wijkverbindingen rondom binnenstad	Visievorming en ontwikkeling/herinrichting	Middellange termijn	Ruimtelijke ontwikkelingen, milieu, projecten Deltaweg/Marathonweg
8	Inrichting erftoegangswegen Holy	Wegencategorisering Holy herzien	Middellange termijn	Projecten/groot onderhoud
9	Herinrichting diverse kruispunten	Diverse kruispunten: analyse en ontwerp	Korte/middellange termijn	Onderhoud/herinrichting/projecten
10	Verkeersregime verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom	Visievorming en ontwikkeling	Korte termijn	Visievorming Broekpolder/Krabbeplas, Oeverbos
11	Kwaliteitsverbetering fietsstructuur	Verder ontwikkelen fietsnetwerk: Kwaliteitsverbetering Samenhang	 continue korte/middellange termijn	Regionaal netwerk MRDH (subsidies), onderhoud/herinrichting, projecten
12	Ontbrekende schakels fietsstructuur /opheffen barrièrewerking	Realisatie ontbrekende schakels Barrièrewerking verminderen door betere oversteekvoorzieningen of ongelijkvloerse kruisingen	Korte/middellange termijn/lange termijn	Onderhoud/herinrichting/projecten
13	Fietsgebruik stimuleren: doelgroepenbenadering	Doelgroepenbenadering Monitoring: uitvoeren fietsbalans	Continue Periodiek	Faciliterende rol, samenhang MRDH, fietsersbond
14	Voetgangers	Netwerk verbeteren en uitbreiden, voetgangersgebieden optimaliseren	Korte/middellange termijn	Onderhoud/herinrichting/projecten
15	Extra toegankelijkheid voor voetgangers	Toegankelijkheid openbare ruimte	Korte/middellange termijn	Onderhoud/herinrichting/projecten
16	Openbaar vervoer	Inbreng gemeentelijke visie en kernpunten, innovaties (automatisch vervoer) en andere vormen van OV (zoals OV over water)	Continue	Vervoersautoriteit MRDH
17	Mobiliteitsmanagement	Inzetten innovatieve oplossingen en monitoring (verkeerstellingen, actueel verkeersmodel)	Continue	Projecten/herinrichtingen/Vervoersautoriteit MRDH
18	Parkeren	Visie op parkeren doorvoeren in relevant beleid en projecten	Continue	Herijking parkeren binnenstad, parkeernormen, ruimtelijke ontwikkeling

Figuur 4-1 Maatregellijst APM Vlaardingen

4.2 Maatregelen

De maatregelen zijn op kaart weergegeven in de volgende paragrafen. Ook is er een lijst met niet-locatiegebonden maatregelen. Vervolgens is in tabel een lijst weergeven van deze maatregelen en is aangegeven of er wat betreft de uitvoering en financiering meekoppelkansen zijn:

- Fiets. Fietsprojecten krijgen landelijk, provinciaal en regionaal extra aandacht. Er zijn en komen hier meer subsidiemogelijkheden voor. Veelal is het bij de regio mogelijk om aan te sluiten bij verschillende stimuleringsprojecten voor fietsverkeer. Vaak kan tot 50% cofinanciering verkregen worden indien een project bijdraagt aan het comfortabel en/of veiliger en/of sneller maken van een fietsroute.
- SPV. Vanuit het strategisch plan verkeersveiligheid zijn er gelden beschikbaar om de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze maatregelen komen hier mogelijk voor in aanmerking.
- WB. Vanuit de woningbouwopgave worden er verschillende woningbouwprojecten gerealiseerd. Deze zijn ook deels te koppelen aan benodigde infrastructuurprojecten.
- Lucht. Vanuit het Actieplan Luchtkwaliteit zijn er kansrijke meekoppelkansen.
- WmW. Vanuit de geplande werkzaamheden, zoals onder andere groot onderhoud en rioleringsvervanging zijn er kansen om deze projecten te koppelen, zogenaamd “werk-met-werk”-maken.

-

4.2.1 Korte termijnmaatregelen 2021/2022

De kortetermijnmaatregelen zijn aanpassingen aan de infrastructuur, waarvoor financiële dekking en eventueel subsidie beschikbaar is gesteld. In de kaart hieronder zijn de korte termijnmaatregelen weergegeven.

Figuur 4-2 Maatregeloverzicht korte termijn (2021/2022)

De maatregelen zijn met letters aangegeven. In de tabel hierna is elke ingreep vermeld. Hierin is weergegeven voor welke modaliteit de ingreep bedoeld is. Ook is de locatie weergegeven, evenals de eerder benoemde koppelkansen met andere beleidsvelden. Verder is met kleur aangegeven bij welk speerpunt uit het APM deze maatregel hoort, onderverdeeld naar:

Figuur 4-3 Speerpunten APM

#	Modaliteit	Locatie	Maatregel	Mogelijke raakvlakken[6]					Speerpunt thema
				Fiets	SPV	WB	Lucht	WmW	
A	Fiets	Deltaweg	Fietspad Deltaweg – Berkelsesluis						
B	Fiets / auto	Cronjéstraat	Herinrichting naar 30 km/h-gebied						
C	Fiets / auto	Gedempte Biersloot	Herinrichting naar 30 km/h-gebied						
D	Voetganger / fiets	Stadhouderslaan	Verbeteren schoolomgeving						
E	Voetganger / fiets	Van Gansefoortstraat	Verbeteren schoolomgeving						
F	Voetganger / fiets	Claudius Civilislaan	Verbeteren schoolomgeving						
G	Voetganger	Dillenburgsingel t.h.v. Zonnehuis	Oversteekplaats -zorginstelling						
H	Auto / fiets	Westlandseweg / Burg. Heusdenslaan	Vervangen verkeerslichten – verbeteren situatie fiets						
I	Voetganger / fiets /auto	Olmendreef	Verbeteren schoolomgeving						
J	Auto	Floris de Vijfdelaan	Fysieke middengeleider						
K	Fiets	Trekkade	Aanbrengen kantmarkering fietspad						
L	Voetganger	Kopenhagenlaan	Oversteekplaats						
M	Voetganger	Floris de Vijfdelaan	Oversteekplaats						
N	Voetganger / fiets	Marathonweg / Zuidbuurtseweg	Oversteekplaats - zorginstelling						
O	Voetganger / fiets	Westlandseweg / Hoflaan	Oversteekvoorzieningen						
P	Fiets / auto	Olmendreef	Aanleg veilige voetgangersoversteekplaats - schoolomgeving						
Q	Fiets	Burg. Heusdenslaan / Burg. Verkadesingel	Zuidelijke fietsoversteek verkeerslichten in twee richtingen						
R	Fiets	Burg. Heusdenslaan / Van Linden Van den Heuvellsingel	Zuidelijke fietsoversteek verkeerslichten in twee richtingen						
S	Fiets	Schiedamseweg	Verbreden fietspaden en vergevingsgezinde trottoirbanden						

[6] *SPV = Strategisch Plan Verkeersveiligheid, WB = Woningbouwopgave, Lucht = actieplan luchtkwaliteit, WmW = Werk met Werk*

T	Fiets	Fietsroute Westland <> Rotterdam	Verbeteren fietsverbinding Maassluissedijk als onderdeel van de MFR Rotterdam - Westland						
U	Auto / fiets	Deltaweg	Aanpak kruispunt Deltaweg / Van Beethovensingel i.r.t. ontwikkeling Unileverterrein						
V	Voetganger / Fiets / Auto	Marathonweg	Aanpak drie kruispunten t,a.v. doorstroming en veiligheid						
W	Voetganger / Fiets / Auto	Galgkade / Abel Tasmanlaan	Verbeteren kruispunt						
X	Voetganger / Fiets / Auto	Van Hogendorplaan / Rotterdamseweg	Aanleg rotonde						
Y	Fiets / auto	Reigerlaan	Herinrichting en instellen 30 km/h-gebied / schoolomgeving						
Z	Fiets	Arij Koplaan	Verticale stoepranden vervangen door schuine stoepranden, waardoor valrisico fietser beperkt wordt						
AA	Fiets / auto	Dirk de Derdelaan	Verbeteren verkeersveiligheid – aanpassen wegprofiel						
AB	Fiets	Fietsstraat 1e Van Leyden Gaelstraat	Fietsstraat Van Leyden Gaelstraat						

Tabel 4-1 Maatregeloverzicht korte termijn (2021/2022)

Daarnaast is er een aantal niet-locatiegebonden maatregelen die reeds op korte termijn spelen en naar de toekomst toe doorlopen. Voorbeelden hiervan zijn het ondersteunen van verkeerseductie op basisscholen, monitoring van verkeersstromen en rijsnelheid, innovaties op het gebied van verkeerslichten en verkeersmanagement en laadinfrastructuur voor voertuigen.

4.2.2 Middellange termijnmaatregelen 2023-2026 – niet locatiegericht

Hieronder worden de middellange termijnmaatregelen toegelicht. Deze zijn onderverdeeld in niet-locatiegebonden maatregelen en fysieke maatregelen (zie paragraaf 4.2.3). Deze maatregelen kennen nog geen financiële dekking. Het is een signaleringslijst die gebruikt kan worden voor toekomstige besluitvorming, zie ook hoofdstuk 5.

De niet-locatiegebonden maatregelen zijn onder te verdelen in:

- verdere uitrol elektrisch vervoer;
- investering iVRI's ;
- bewegwijzering auto+fiets;
- bordensanering;
- monitoring verkeersveiligheid;
- educatie en communicatie;
- monitoring, sturing en handhaving verkeersstromen;
- innovatiebudget (deelmobiliteit, ZE-zones, autonoom vervoer e.d.);
- ondernemersaanpak (samen met Verkeersonderneming);
- bewonersaanpak (samen met Verkeersonderneming);
- maatwerkvervoer;
- stimuleren fietsgebruik.

Verdere uitrol elektrisch vervoer – openbare laadinfra

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) (onderdeel van Klimaatakkoord 2019) zijn afspraken opgenomen over het ontwikkelen van een toekomstbestendig, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadinfrastructuur voor alle soorten elektrisch vervoer. Vanaf 2030 dienen alle nieuw verkochte auto’s in staat te zijn om CO2-emissievrij te rijden en na 2050 geldt dit voor alle personenauto’s.

De huidige trend met betrekking tot elektrische auto’s laat zien dat het aantal toeneemt en daarmee de vraag naar openbare laadvoorzieningen. Laden in de openbare ruimte is de gewenste oplossing wanneer gebruikers geen gelegenheid hebben om te parkeren op eigen terrein en aldaar een laadpunt te realiseren. Vlaardingen voert sinds 2013 openbare laadinfra projecten uit in regionaal samenwerkingsverband.

Op dit moment telt Vlaardingen 134 openbare laadpalen (=268 oplaadpunten). Per 1 juli 2021 start de derde concessie (laadaanbieder ENGIE) met in totaal 30 deelnemende regiogemeenten. Gezamenlijk is een laadkader bepaald (Kader voor de plaatsing van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, 2020) dat de basis vormt van de nieuwe concessie. Uitgangspunt is dat (een gebrek aan) laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de overstap naar elektrisch vervoer. Kern van dit laadkader is dat de gemeente een grotere rol gaat spelen als opdrachtgever voor de plaatsing van openbare laadpalen om de verwachte grote vraag naar elektrisch rijden en laden bij te kunnen houden. Daarnaast blijft het mogelijk voor burgers en bedrijven om verzoeken tot uitbreiding van het openbare laadnetwerk te doen. De Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2021 zijn afgeleid van dit laadkader.

Figuur 4-4 Illustratie laadpalen

Investeren in iIVRI's

Digitalisering zorgt voor een andere manier van leven, werken en ook mobiliteit. Door als gemeente te investeren in nieuwe slimme verkeerslichten (VRI's) is het mogelijk om de verschillende verkeersstromen goed te kunnen afwikkelen. Met behulp van verschillende datastromen kunnen verkeersstromen zo effectief mogelijk worden geregeld. Dit worden iVRI's genoemd.

Figuur 4-5 Illustratie iVRI

Bij een iVRI is het mogelijk om zowel het gemotoriseerde verkeer als ook juist het fietsverkeer optimaal te laten doorstromen, afhankelijk van de hoeveelheid verkeer en de prioriteit die deze verkeersstromen krijgen. Ook vanuit het stimuleren van het fietsverkeer liggen hier kansen.

Het rijk heeft op dit moment een subsidie beschikbaar waar de gemeentes een deel van de investeringen voor gesubsidieerd kan krijgen.

<u>Concrete maatregel:</u>

1. Bij elke VRI die aangepast wordt in de stad, bijvoorbeeld vanwege groot onderhoud of einde levensduur, dient de nieuwe VRI voorbereid te worden op iVRI-functionaliteit ("iVRI-ready"). Vervolgens wordt een afweging gemaakt of het daadwerkelijk activeren van de iVRI-functionaliteit doelmatig is. Het toetsingskader hierbij is de extra winst (in leefbaarheid/veiligheid en doorstroming) ten opzichte van de benodigde kosten.

Bewegwijzering voor gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en voetgangers

Het doel van bewegwijzering is het zo goed mogelijk informeren van weggebruikers en het zo vlot en veilig mogelijk geleiden van weggebruikers naar hun bestemmingen via de daarvoor bestemde wegen. Met behulp van bewegwijzering kunnen weggebruikers hun weg vinden op het wegennet en

kunnen zij de plaats bepalen waar zij zich op dat moment bevinden. Door weggebruikers te informeren, draagt bewegwijzering bij aan een vlotte en veilige verkeersafwikkeling.

Gemotoriseerd verkeer
Gemotoriseerd verkeer dient bij voorkeur afgewikkeld te worden op de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Ook is het van belang dat de routes naar de parkeervoorzieningen juist weergeven zijn. Dit ook om zoekverkeer naar parkeervoorzieningen te vermijden. Om parkerende bezoekers goed te geleiden is naast een parkeerverwijssysteem ook een goede bewegwijzering voor de voetgangers nodig.

Fietsverkeer
Het fietsverkeer dient waar mogelijk afgewikkeld de worden op de hoofdfietsstructuur. Ook is het van belang dat de routes naar de fietsparkeervoorzieningen juist weergeven zijn.

Voetgangers
Bewegwijzering op voetgangersroutes tussen hoofd-bestemmingen voor de voetganger zijn van belang, onder andere winkelcentra, binnensteden, toeristische bestemmingen (musea) of OV-hubs.

F
Figuur 4-6 Illustratie bewegwijzering

<u>Concrete maatregel:</u>
2. Aanpak fietsbewegwijzering snelfietsroutes + MFR
3. Update autobewegwijzering gemeentelijk en Nationale bewegwijzeringsdienst

Bordensanering
In de loop der tijd komen er steeds meer verkeersborden maar meer verkeersborden leidt vaak niet tot meer duidelijkheid. Door gewijzigde wetgeving, verkeerssituaties en verkeerskundig inzicht zijn er combinaties van verkeersborden ontstaan die wettelijk onjuist zijn en niet meer bijdragen aan de verkeersveiligheid. Daarom is het soms juridisch noodzakelijk om het woud aan verkeersboden te saneren en zo meer duidelijkheid te geven. Belangrijk is om eerst goed alle borden in beeld te brengen. Vervolgens kan bekeken worden welke borden verwijderd moeten worden, welke moeten blijven staan en welke borden ontbreken. Door eenmalig goed en slim in te grijpen kunnen borden die verwijderd worden, elders geplaatst worden waar ze noodzakelijk zijn. Overige verkeersboden kunnen bewaard worden in de opslag.

<u>Concrete maatregel:</u>
4. Sanering bebording Binnenstad (inventarisatie en verwijderen/vervangen)
5. Sanering bebording overige wijken, in volgende meelopend met groot onderhoud / rioolvervanging of andere werkzaamheden.

Monitoring verkeersveiligheid
Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een van de belangrijkste doelen van de maatregelen uit de Mobiliteitsagenda. De daadwerkelijke verkeersveiligheid is van verschillende factoren afhankelijk. Het goed monitoren van risico-indicatoren is een belangrijk middel om te sturen op het voorkomen van ongevallen en slachtoffers. Ook nieuwe ontwikkelingen op bijvoorbeeld het gebied van woningbouw kunnen leiden tot nieuwe verkeersstormen waardoor bijsturing van de verkeersveiligheidsaanpak nodig is.

Concrete maatregel:

6. Het jaarlijks uitvoeren van een analyse van de ongevallen (op basis van geregistreerde ongevallen, o.a. BLIQ)
7. Het tweejaarlijks monitoren van de verkeersveiligheid, door het uitvoeren van een risico-scan (conform aanpak SPV)

Educatie en voorlichting
Over alle vervoersmiddelen heen speelt educatie een grote rol. Niet alle knelpunten zijn oplosbaar met een fysieke maatregel, maar komen vaak voort uit het feit dat mensen niet goed begrijpen wat er van hun wordt verwacht. Door in te zetten op verkeerseducatie en voorlichting van de risicogroepen, schoolkinderen en ouderen, kan een bijdrage geleverd worden aan het veiliger bewegen in het verkeer.

Door het ondersteunen van educatieve en voorlichtingsactiviteiten kan de gemeente, naast infrastructurele maatregelen, een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van educatie en voorlichting op scholen via bijvoorbeeld verkeersouders, aanvullend op de schoolzones. De gemeente kent een toenemend aantal ouderen. Vanuit die optiek is het ook zinvol om het aanbod educatiepakketten voor ouderen te stimuleren.

De maatregelen op gebied van voorlichting en educatie hebben een sterke relatie met onderwijs en het sociaal domein, met name op het gebied van voorlichting van jongeren (ook gericht op gezond leven en bewegen). Daarom worden deze maatregelen breder opgepakt dan alleen vanuit verkeer en mobiliteit.

Concrete maatregel:

8. Voorlichting jongeren (gericht op gezond leven en bewegen)
9. Verkeerseducatie op basisscholen
10. Voorlichting en educatie ouderen

Monitoring, sturing en handhaving verkeersstromen
Om een goed beeld te hebben van de ontwikkelingen van het verkeer, is het noodzakelijk continu voldoende actuele verkeersgegevens beschikbaar te hebben van de hoeveelheid verkeer. Recente verkeerstellingen zijn essentieel om tot een onderbouwing te komen van de inrichting van wegen en ruimtelijke ontwikkelingen en om te komen tot een juiste maatregelkeuze. Verder meet de gemeente regelmatig de rijsnelheid door middel van wegkantradar.

De gemeente heeft een telprogramma waarin ze op reguliere basis op de belangrijke wegen tellingen uitvoert. Het is vanuit het verkeersveiligheidsbeleid van belang dat dit telprogramma wordt voortgezet. Dit om kwantitatief te meten hoeveel verkeer er op de wegen rijdt (ook ten opzichte van voorgaande jaren) en als input voor het verkeersmodel.

In de stad wordt regelmatig verkeersoverlast ervaren. Met name in woonwijken, maar ook op de gebiedsontsluitende wegen wordt overlast ervaren van hardrijders, asociaal rijgedrag, geluidshinder, etc. Dit geldt zowel voor het gemotoriseerde verkeer als ook door ongewenst gedrag door fietsers en bromfietsers. Daar waar mogelijk wordt door de gemeente het gedrag gestuurd door de wegen dusdanig in te richten dat het verkeersoverlast beperkt is en de leefbaarheid van de woonwijken optimaal is.

Naast inrichting en voorlichting is het relevant om ook vanuit verkeershandhaving hier aandacht voor te hebben. Handhaving van het verkeer ligt in eerste instantie bij de (regionale en landelijke) politie. Om deze reden is extra aandacht voor bepaald verkeersgedrag alleen mogelijk in overleg met de politie.

De politie kan overal in Vlaardingen mobiele handhavingsacties uitvoeren en doet dat ook regelmatig. Aanvullende snelheidshandhaving van het Openbaar Ministerie (OM) door bijvoorbeeld vaste flitspalen is niet altijd mogelijk, omdat de meeste wegen in Vlaardingen hiervoor niet in aanmerking komen. Het OM hanteert de regel dat sprake moet zijn van onveiligheid op basis van hoge snelheid gerelateerd aan gemeten verkeersonveiligheid en de fysieke weginrichting. Het uitgangspunt daarbij is dat de weginrichting past bij het verwachtingspatroon van de automobilist en daardoor de maximumsnelheid afdwingt. Structurele handhaving wordt pas ingezet als fysieke ingrepen niet meer mogelijk of doelmatig zijn. Het OM heeft recent wel een nieuwe beleidslijn gepresenteerd, waarbij voor plaatsing van flitspalen niet altijd wordt gekeken naar de geregistreerde ongevallen, maar ook het ongevalsrisico (conform SPV-methodiek). De gemeente zal daarom opnieuw in overleg met politie en OM kijken waar eventueel aanvullende flitspalen mogelijk zijn. Ten aanzien van verkeersoverlast wordt ook gekeken naar innovatieve oplossingen. Momenteel loopt een onderzoek naar de toepasbaarheid van “lawaaiflitspalen”. De gemeente volgt dit onderzoek en kijkt naar de toepasbaarheid in Vlaardingen.

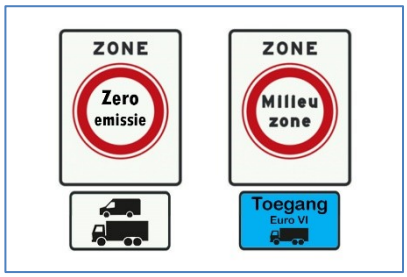
Verder heeft de gemeente snelheidsinformatiedisplays (zogenaamde “smiley’s”) die de weggebruiker een directe terugkoppeling geven van de gereden snelheid. Door deze borden met regelmaat te verplaatsen wordt de weggebruiker met zijn eigen snelheid geconfronteerd en neemt de gereden snelheid af.

<u>Concrete maatregel:</u>

11. Doorzetten overleg politie en mobiele handhaving
12. Eventueel verzoek OM voor extra flitspalen
13. Doorzetten en onderzoek naar uitbreiden snelheidsdisplays (smileys)
14. Doorzetten intensief overleg politie – gemeente over verkeersveiligheid.

Innovatiebudget (deelmobiliteit, ZE-zones, autonoom vervoer e.d.)
De toekomst is dynamisch en door daarop in te springen met innovatie kan winst gehaald worden op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Het is belangrijk om tijdig trends in deelvervoer op pakken en stimuleren. Denk daarbij aan deelauto's in woonwijken waardoor mogelijk het tweede autobezit afneemt of het toestaan van deelscooterconcepten in de gemeente.

Ook wil de gemeente onderzoeken of Zero- of Low-Emissie of zones voor stadslogistiek (ZE-zones) toegepast kunnen worden. Daarbij kan gedacht worden aan de binnenstad of delen van de Rivierzone.



Figuur 4-7 Illustratie ZE-zones

Verder wil de gemeente kennisontwikkeling op het gebied van autonoom vervoer stimuleren. Hiervoor is de weginrichting waarschijnlijk een belangrijk element.

<u>Concrete maatregel :</u>

15. Stimuleren van deelvervoer in nieuwe en bestaande woonwijken
16. Onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheid van ZE-zones voor stadslogistiek

Werkgeversaanpak (samen met Verkeersonderneming)
Veranderen van de manier waarop we het woon-werk verkeer organiseren kan alleen effectief als dit gezamenlijk wordt opgepakt door gemeente en werkgevers. De noodzaak om met elkaar aan de slag te gaan wordt steeds groter. De gemeente werkt hierbij samen met de Verkeersonderneming en de regio (MRDH) om zo effectief mogelijk werk te maken van mobiliteitsmanagement. De gemeente wil graag de werkgevers informeren over de alternatieve vervoerswijzen voor de auto en de mogelijkheden bieden voor het aanbieden van pakketten om zo het deelvervoer en het gebruik van de e-bike te stimuleren. Ook liggen er kansen bij meer thuiswerken, waardoor er minder belasting is van het wegennet en het openbaar vervoer, met name in de spitsperioden.

Bewonersaanpak (samen met Verkeersonderneming)
De gemeente wil samen met de verkeersonderneming producten aanbieden om alternatieve vervoerswijze aan te bieden voor bewoners – vooral gericht op woon-werkverkeer. Als alternatieve vervoerswijze kan gedacht worden aan het aanbieden van deelfietsen. Hierdoor kunnen de HUBS geoptimaliseerd worden, daarvoor is het noodzakelijk dat bijvoorbeeld voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd en/of geoptimaliseerd worden. Maar naast het aanbieden van alternatieve vervoerswijze kan het gebruik van alternatieve vervoerswijze ook gestimuleerd worden door promotie.

De Verkeersonderneming

Maatwerkvervoer

Mmmove! is de beleidslijn maatwerkvervoer Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2020 - 2025. Mmmove! staat voor Meer Maatwerk in Mobiliteit en Openbaar Vervoer.

Wanneer de gemeente de kans en behoefte aan maatwerkvervoer signaleert, werkt MRDH vervolgens met de gemeente samen aan de realisatie van een Mmmove!-initiatief. Deze beleidslijn geeft gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag de mogelijkheid om gericht te werk te gaan en te kijken naar wat inwoners écht nodig hebben als het gaat om (collectieve) mobiliteitsvormen. De MRDH biedt ondersteuning– indien gewenst – met een Mmmove!-makelaar en een financiële bijdrage.

Concrete maatregel:

17. Onderzoek naar maatwerkvervoer in de Rivierzone.

Stimuleren fietsgebruik

De gemeente wil het gebruik van de fiets stimuleren. Dit blijkt uit de reeds voorgestelde maatregelen op het gebied van infrastructuur, betere fietspaden en veiligere kruispunten. Maar aanvullende maatregelen zijn nodig om het fietsverkeer nog beter te faciliteren.

Hieronder valt het onderzoeken naar meer mogelijkheden voor (bewaakte) fietsenstallingen (naast het optimaliseren van de stallingen bij de OV-hubs), maar ook een breed scala aan stimuleringsmaatregelen, waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan het aantrekkelijker maken van fietstrommels voor particulieren en beter beheer weesfietsen, waardoor meer fietsparkeerplaatsen beschikbaar komen.

Tot slot is ook van belang dat bij werkzaamheden of andere bijzonderheden (omleidingen of evenementen) de prioriteit wordt gegeven aan de fiets.

Concrete maatregelen:

18. Onderzoek naar meer (bewaakte) fietsenstallingen winkelcentra
19. Onderzoek naar een breed scala aan stimuleringsmaatregelen fiets

In onderstaande tabel zijn de niet-locatiegerichte maatregelen samengevat. Daarbij is ook een grove kostenindicatie weergegeven:

€ - relatief beperkte investering

€€ - modale investering

€€€ - relatief grote investering

Met kleur is weer aangegeven bij welke speerpunten de verschillende maatregelen horen.

Samenvatting Middellange termijnmaatregelen (niet locatiegericht)

#	Modaliteit	Maatregel	Mogelijke raakvlakken[7]					Speerpunt thema	Kosten indica-tie
			Fiets	SPV	WB	Lucht	WmW		
1	Voetganger/Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Geschikt maken verkeerslichten voor komst iVRI							€€€
2	Fiets	Aanpak fietsbewegwijzering snelfietsroutes + MFR							€
3	Gemotoriseerd verkeer	Update autobewegwijzering							€€
4	Voetganger/Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Sanering bebording Binnenstad (inventarisatie en verwijderen/vervangen)							€
5	Voetganger/Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Sanering bebording overige wijken							€
6	Voetganger/Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Het jaarlijks uitvoeren van een analyse van de ongevallen (op basis van geregistreerde ongevallen, o.a. BLIQ)							€
7	Voetganger/Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Het tweejaarlijks monitoren van de verkeersveiligheid, door het uitvoeren van een risico-scan (conform aanpak SPV)							€
8	Voetganger/Fiets	Voorlichting jongeren (gericht op gezond leven en bewegen)							€
9	Voetganger/Fiets	Verkeerseducatie op basisscholen							€
10	Voetganger/Fiets	Voorlichting en educatie ouderen							€
11	Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Doorzetten overleg politie en mobiele handhaving							€
12	Gemotoriseerd verkeer	Overleg politie en OM voor structurele handhaving, mogelijk verzoek flitspalen							€
13	Gemotoriseerd verkeer	Doorzetten en uitbreiden snelheidsdisplays (smileys) en wegkantradars							€
14	Gemotoriseerd verkeer	Doorzetten intensief overleg politie – gemeente over verkeersveiligheid							€
15	Openbaar vervoer	Stimuleren van deelvervoer in nieuwe en bestaande woonwijken							€
16	Gemotoriseerd verkeer	Onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheid van ZE-zones voor stadslogistiek							€

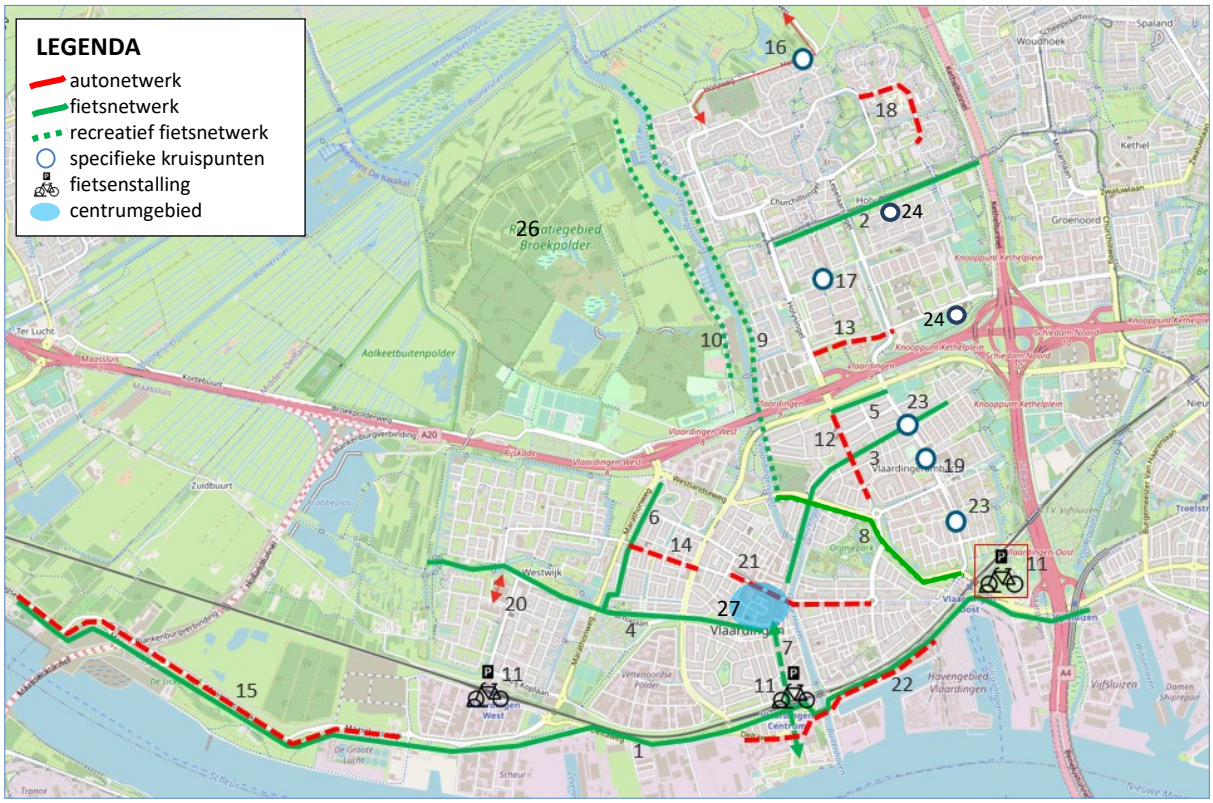
[7] *SPV = Strategisch Plan Verkeersveiligheid, WB = Woningbouwopgave, Lucht = actieplan luchtkwaliteit, WmW = Werk met Werk*

17	Openbaar vervoer	Openbaarvervoer aanbod in de Rivierzone							€€€
18	Fiets	Onderzoek naar meer (bewaakte) fietsenstallingen winkelcentra							€
19	Fiets	Onderzoek naar een breed scala aan stimuleringsmaatregelen fiets							€

Tabel 4-2 Maatregeloverzicht Middellange termijn – niet locatiegericht (2023/2026)

4.2.3 Middellange termijnmaatregelen 2023-2026 - fysiek

Hieronder worden de fysieke maatregelen voor de middellange termijn benoemd. Deze maatregelen hebben vooral betrekking op het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Het betreft het realiseren van diverse fietsstraten, extra fietsenstallingen bij de metrostations en het verbeteren van de fietsstructuur op 50 km/h -wegen. Daarnaast is er nog een aantal maatregelen voor het gemotoriseerd verkeer, zoals het aanpassen van diverse 50 km/h-wegen naar 30 km/h-wegen. In onderstaande figuur 4-8 zijn deze maatregelen weergegeven. In tabel 4-3 volgt een inhoudelijke toelichting.



Figuur 4-8 Maatregeloverzicht Middellange termijn – fysieke maatregelen (2023/2026)

De maatregelen zijn met cijfers aangegeven. In de tabel hierna is elke ingreep vermeld. Hierin is weergegeven voor welke modaliteit de ingreep bedoeld is. Ook is de locatie weergegeven, evenals de eerder beschreven koppelkansen met andere beleidsvelden. Verder is met kleur aangegeven bij welk speerpunt uit het APM deze maatregel hoort.

Daarnaast is ook nog een tweetal maatregelen die wel locatiegericht zijn, maar waarvan nog geen locaties bepaald zijn. Het betreft:

- Aanleg schoolomgevingen
- Veiliger maken omgevingen rondom locaties met ouderen

In tabel 4-3 zijn de fysieke maatregelen samengevat. Daarbij is ook een grove kostenindicatie weergegeven:

- € - relatief beperkte investering
- €€ - modale investering
- €€€ - relatief grote investering

#	Modaliteit	Locatie	Maatregel	Mogelijke raakvlakken[8]					Speerpunt thema	Kosten indicatie
				Fiets	SPV	WB	Lucht	WmW		
1	Fiets	Fietsroute Westland <> Rotterdam	Realisatie MFR Rotterdam - Westland, deel door Vlaardingen							€€€
2	Fiets	Winkelcentrum De Loper	Realiseren ontbrekende schakel							€€
3	Fiets	Kethelweg	Realiseren fietsstraat als onderdeel van snelfietsroute binnenstad							€€€
4	Fiets	Curacaolaan - Marnixlaan - Krabbepark	Realiseren fietsstraat als onderdeel van snelfietsroute binnenstad							€€€
5	Fiets	Burg. Heusdenslaan	Realiseren tweerichtingenfietspad							€€
6	Fiets	Floreslaan	Realiseren fietsstraat							€€
7	Voetganger / fiets	Binnenstad - Rivierzone	Realiseren voetgangers- en fietsverbinding							€€
8	Fiets	Westlandseweg	Realiseren fietsstructuur, verbeteren oversteekbaarheid							€€
9	Fiets	Trekkade	Verbreden fietspad							€€
10	Fiets	Watersportweg	Realiseren fietsstraat							€€

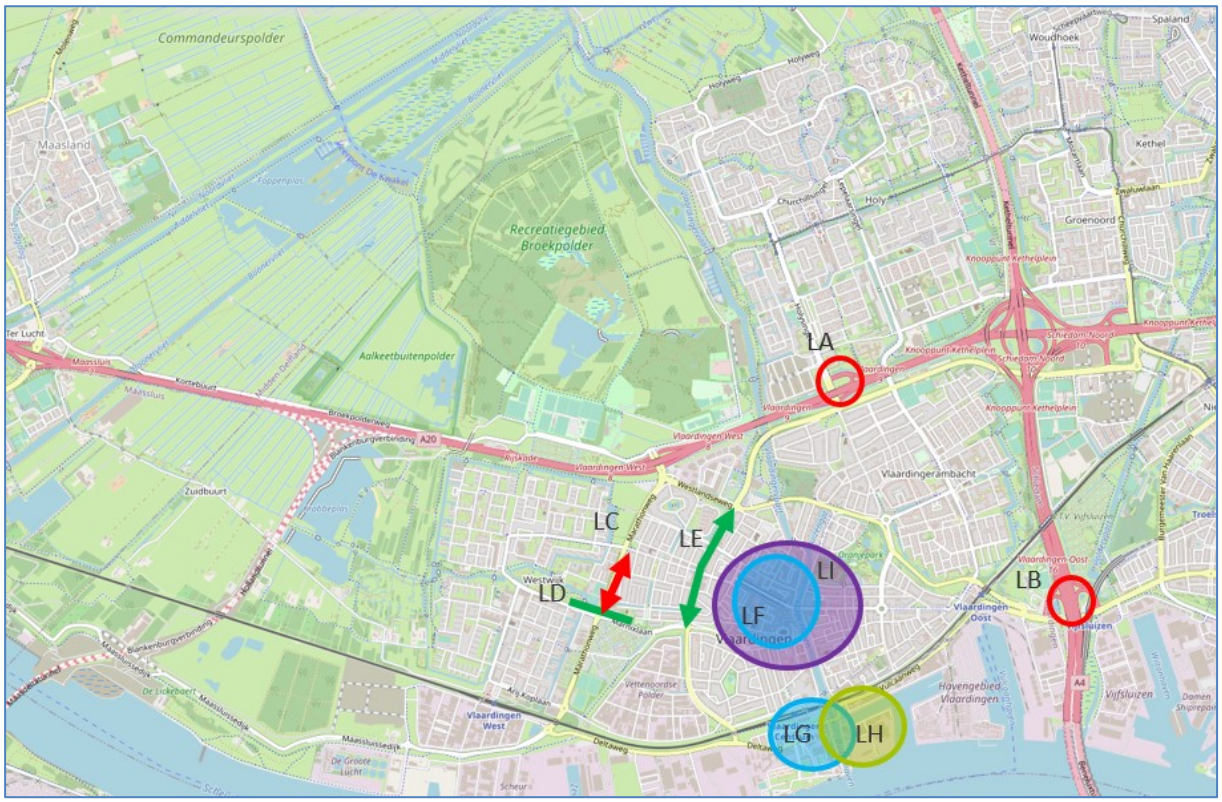
[8] *SPV = Strategisch Plan Verkeersveiligheid, WB = Woningbouwopgave, Lucht = actieplan luchtkwaliteit, WmW = Werk met Werk*

11	Fiets	Stations Hoekse Lijn	Verbeteren fietsenstallingen							€€
12	Auto	Burg. Verkadesingel - Anthony Knottenbeltsingel	Herinrichting GOW 50 naar ETW 30							€€
13	Fiets / auto	Dillenburgsingel	Onderzoek mogelijke maatregelen om karakter ETW 30 te versterken							€
14	Fiets / auto	Billitonlaan	Verbeteren positie fiets							€€
15	Auto	Maassluissedijk	Herinrichting GOW 80 naar ETW 60							€€
16	Auto	Holyweg	Onderzoek nut en noodzaak dosering sluipverkeer Midden-Delfland							€
17	Voetganger / fiets / auto	Frederik Hendriklaan	Herprofileren							€€
18	Fiets / auto	Verkeersfunctie diverse gebiedsontsluitingswegen Holy	Heroverwegen inrichting GOW 50 i.r.t. oversteekbaarheid							€€
19	Fiets	Van Hogendorplaan - Goudsesingel	Realiseren betere fietsoversteek, bijvoorbeeld fietsrotonde							€€
20	Auto	Spinozastraat	Realiseren volwaardige verbinding							€€
21	Fiets / auto	Schiedamseweg - Liesveldviaduct	Herinrichting GOW 50 naar ETW 30 + heroverwegen verkeersfunctie (viaduct)							€€€
22	Auto	Vulcaanweg - Galgkade	Herprofileren							€€
23	Fiets / auto	Van Hogendorplaan	Verkeersremmende maatregel t.b.v. oversteek							€
24	OV / auto	Anthony Knottenbeltsingel en Schiedamseweg	Heroverwegen busbanen Schiedamseweg en Knottenbeltsingel							€
25	Voetganger / fiets	Schoolzones en ouderencentra	Extra maatregelen							€€
26	Voetganger / fiets	Broekpolder	Verbeteren voorzieningen voetgangers/fietsers							€
27	Auto / fiets	Diverse onderzoeken maatregelen binnenstad	- Onderzoek eenrichtingsverkeer Kornelis Speelmanstraat - Onderzoek verkeersregime rondom Markt i.r.t. toegang fietsverkeer - Onderzoek fietspad Veerplein en alternatieven - Onderzoek verkeersfunctie Fransenstraat/Kuiperstraat							€€

Tabel 4-3 Maatregeloverzicht Middellange termijn – fysieke maatregelen (2023-2026)

4.2.4 Lange termijnmaatregelen >2026

De lange termijnmaatregelen geven een doorkijk naar de verdere toekomst. Deze ingrepen liggen nog niet vast. Ook zijn hier nog geen financiële middelen beschikbaar. Periodiek dient nader onderzoek uitgevoerd te worden naar nut en noodzaak. Het doel van de maatregelen is met name het oplossen van afwikkelingsknelpunten op het gemeentelijk hoofdwegennet en het onderzoeken van Zero- of Low-Emissiezones voor logistiek verkeer. Nut en noodzaak van deze maatregelen dient periodiek herijkt te worden. Bij de eventuele implementatie van de maatregelen worden ondernemers en bewoners ook expliciet betrokken. In de kaart hieronder zijn de lange termijnmaatregelen weergegeven. In tabel 4-4 is een toelichting weergegeven.



Figuur 4-9 Maatregeloverzicht Langetermijn (2026>)

De maatregelen zijn met codes aangegeven, in de tabel hierna is elke ingreep vermeld. Hierin is weergegeven voor welke modaliteit de ingreep bedoeld is. Ook is de locatie weergegeven, evenals de eerder beschreven koppelkansen met andere beleidsvelden. Verder is met kleur aangegeven bij welk speerpunt uit het APM deze maatregel hoort.

In tabel 4-4 zijn de fysieke maatregelen samengevat. Daarbij is ook een grove kostenindicatie weergegeven:

- € - relatief beperkte investering
- €€ - modale investering
- €€€ - relatief grote investering

#	Modaliteit	Locatie	Maatregel	Mogelijke raakvlakken[9]					Speerpunt thema	Kosten indicatie
				Fiets	SPV	WB	Lucht	WmW		
LA	Auto	A20 Aansluiting 9 Holysingel	Capaciteitsverruiming							€€€
LB	Auto	A4 Aansluiting 16 Schiedamsedijk	Capaciteitsverruiming							€€€
LC	Auto	Marathonweg	Realiseren 2x2 rijstroken, incl. ombouw kruisingen							€€€
LD	Fiets	Marathonweg - Marnixlaan	Verbeteren fietsoversteek							€€€
LE	Fiets	Burg. Pruissingel	Herprofilering wegvakken en kruispunten, verbeteren oversteekbaarheid							€€€
LF	Voetganger / fiets / auto	Liesveldviaduct e.o.	Heroverwegen verkeersfunctie, versterken verblijfsgebied, eventueel gecombineerd met Zero of Low Emissie zone vrachtverkeer							€€
LG	Voetganger / fiets / auto	Galgkade e.o.	Benadrukken verblijfsgebied, eventueel Zero of Low Emissie zone vrachtverkeer							€€
LH	Voetganger	KW Haven e.o.	Verbeteren bereikbaarheid en verkeersveiligheid							€€
LI	Vracht-verkeer / stads-distributie	Centrum	Zero of Low Emissie zone (alleen voor stadsdistributie/vrachtverkeer)							€€

Tabel 4-4 Maatregeloverzicht Langetermijn (2026>)

[9] *SPV = Strategisch Plan Verkeersveiligheid, WB = Woningbouwopgave, Lucht = actieplan luchtkwaliteit, WmW = Werk met Werk*

5 Financiële paragraaf

De voorliggende agenda maakt onderscheid in maatregelen voor de korte termijn, de middellange termijn en de lange termijn. Voor de korte termijnmaatregelen zijn financiële middelen beschikbaar. Dit zijn maatregelen die vanuit de huidige exploitatiemiddelen of reeds in de gemeentelijke begroting opgenomen investeringen gedekt kunnen worden. Daarnaast zijn subsidies beschikbaar vanuit de 'Investeringsimpuls verkeersveiligheid' van het Rijk en vanuit het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) van de MRDH.

In deze agenda is tevens een doorkijk gegeven naar de middellange en lange termijn. Deze doorkijk vormt een verdere concretisering en actualisatie van de kernopgaven in het Actieplan Mobiliteit. Het is een signaleringslijst die bij komende begrotingen kan dienen als leidraad voor benodigde investeringen vanuit het domein verkeer en mobiliteit. Het gaat daarbij om de locatiegebonden maatregelen, maar ook nadrukkelijk om de niet-locatiegebonden maatregelen, zoals investeringen in bebording en bewegwijzering. Bij de middellange termijnmaatregelen is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen die een relatie hebben met verkeer en mobiliteit, te weten de woningbouwopgave, grote infrastructurele projecten in de regio en het gewijzigde mobiliteitsbeleid dat zich meer richt op verduurzaming en deelmobiliteit.

Tegelijkertijd kennen de maatregelen voor de (middel)lange nog een mate van onzekerheid. Daarbij geldt dat hoe verder de maatregel in tijd voorzien is, hoe groter de onzekerheid. Ook actuele ontwikkelingen dragen daarbij bij, bijvoorbeeld het mogelijk gewijzigde reisgedrag als gevolg van de COVID-19-crisis. Het is daarom belangrijk om de maatregelen voor de (middel)lange termijn te herijking voor opname in de begroting. Door herijking ontstaat een concreet plan en inzicht in de bijbehorende financiële middelen. Voor een eerste indicatie is in de Mobiliteitsagenda wel aangegeven of de opgenomen maatregelen een kleine, middelgrote of grote investering vergen. Hierdoor kan een eerste inschatting worden gemaakt van de haalbaarheid van bepaalde maatregelen. Ook is aangegeven of er mogelijk koppelkansen liggen met beoogd beheer en onderhoud, vanuit bijvoorbeeld het Beheerplan wegen of het vervangingsprogramma van de riolering.

Daarnaast doen zich de komende jaren opnieuw kansen voor om subsidie te krijgen voor maatregelen. In deze agenda is per maatregel aangegeven waar kansrijke raakvlakken zijn voor subsidie, bijvoorbeeld fietsprojecten of verkeersveiligheidsprojecten. Het gaat dan om nieuwe tranches van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk en de jaarlijkse IPVa-ronde van de MRDH. Naast verkeersveiligheid zijn ook iVRI's, ketenmobiliteit en deelmobiliteit kansrijke thema's voor het verkrijgen van subsidie.

Buiten het domein van verkeer en mobiliteit liggen ook kansen voor externe financiering, zoals rijkssubsidies voor woningbouw. Daarnaast blijven we scherp op nieuwe subsidiemogelijkheden of bijdragen van derde partijen voor projecten in onze stad.

Bijlage

Bijlage 1. Matrix Kernopgaven versus maatregelen

KORTE TERMIJN

#	Modaliteit	Locatie	Maatregel	Kernopgave	1 Verkeersveiligheid	2 GOW+-wegen: Deltaweg, Marathonweg,	3 Schiedamseweg/Vijfcaanweg Weginrichting en duurzaam veilig	4 Versterken wijkverbindingen rondom Van Hogendorplaan	5 Verblijfsgebied rondom station Vlaardingen Centrum/Sluisplein	6 Binnenstad	7 Versterken wijkverbindingen rondom de binnenstad	8 Inrichten erftoegangswegen Holy	9 Herinrichting diverse kruispunten	10 Verkeersregime verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom	11 Kwaliteitsverbetering fietsstructuur	12 Ontbrekende schakels fietsstructuur/opheffen barrière	13 Fietsgebruik stimuleren: doelgroepenbenader	14 Voetgangers	15 Extra toegankelijkheid voor	16 Openbaar vervoer	17 Mobiliteitsm	18 Par
A	Fiets	Deltaweg	Fietspad Deltaweg – Berkelsesluis																			
B	Fiets / auto	Cronjéstraat	Herinrichting naar 30 km/h-gebied																			
C	Fiets / auto	Gedempte Biersloot	Herinrichting naar 30 km/h-gebied																			
D	Voetganger / fiets	Stadhouderslaan	Verbeteren schoolomgeving																			
E	Voetganger / fiets	Van Gansefoortstraat	Verbeteren schoolomgeving																			
F	Voetganger / fiets	Claudius Civilislaan	Verbeteren schoolomgeving																			
G	Voetganger	Dillenburgsingel t.h.v. Zonnehuis	Oversteekplaats -zorginstelling																			
H	Auto / fiets	Westlandseweg / Burg. Heusdenslaan	Vervangen verkeerslichten – verbeteren situatie fiets																			
I	Voetganger / fiets /auto	Olmendreef	Verbeteren schoolomgeving																			
J	Auto	Floris de Vijfdelaan	Fysieke middengeleider																			
K	Fiets	Trekkade	Aanbrengen kantmarkering fietspad																			
L	Voetganger	Kopenhagenlaan	Oversteekplaats																			
M	Voetganger	Floris de Vijfdelaan	Oversteekplaats																			
N	Voetganger / fiets	Marathonweg / Zuidbuurtseweg	Oversteekplaats - zorginstelling																			
O	Voetganger / fiets	Westlandseweg / Hoflaan	Oversteekvoorzieningen																			
P	Fiets / auto	Olmendreef	Aanleg veilige voetgangersoversteekplaats - schoolomgeving																			
Q	Fiets	Burg. Heusdenslaan / Burg. Verkadesingel	Zuidelijke fietsoversteek verkeerslichten in twee richtingen																			
R	Fiets	Burg. Heusdenslaan / Van Linden Van den Heuvellsingel	Zuidelijke fietsoversteek verkeerslichten in twee richtingen																			
S	Fiets	Schiedamseweg	Verbreden fietspaden en vergevingsgezinde trottoirbanden																			
T	Fiets	Fietsroute Westland <> Rotterdam	Verbeteren fietsverbinding Maassluissedijk als onderdeel van de MFR Rotterdam - Westland																			
U	Auto / fiets	Deltaweg	Aanpak kruispunt Deltaweg / Van Beethovensingel i.r.t. ontwikkeling Unileverterrein																			
V	Voetganger / Fiets / Auto	Marathonweg	Aanpak drie kruispunten t,a.v. doorstroming en veiligheid																			
W	Voetganger / Fiets / Auto	Galgkade / Abel Tasmanlaan	Verbeteren kruispunt																			
X	Voetganger / Fiets / Auto	Van Hogendorplaan / Rotterdamseweg	Aanleg rotonde																			
Y	Fiets / auto	Reigerlaan	Herinrichting en instellen 30 km/h-gebied / schoolomgeving																			
Z	Fiets	Arij Koplaan	Verticale stoepranden vervangen door schuine stoepranden, waardoor valrisico fietser beperkt wordt																			
AA	Fiets / auto	Dirk de Derdelaan	Verbeteren verkeersveiligheid – aanpassen wegprofiel																			
AB	Fiets	Fietsstraat 1e Van Leyden Gaelstraat	Fietsstraat Van Leyden Gaelstraat																			

MIDDELLANGE TERMIJN - niet locatie-specifiek

#	Modaliteit	Locatie	Maatregel	Kernopgave	Verkeersveiligheid	GOW+-wegen: Deltaweg, Marathonweg, Schiedamsedijk/Vurcaanweg	Weginrichting en duurzaam veilig	Versterken wijkverbindingen rondom Van Hogendorplaan	Verblijfsgebied rondom station Vlaardingen Centrum/Sluisplein	Binnenstad	Versterken wijkverbindingen rondom de binnenstad	Inrichten erftoegangswegen Holy	Herinrichting diverse kruispunten	Verkeersregime verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom	Kwaliteitsverbetering fietsstructuur	Ontbrekende schakels fietsstructuur/opheffen barrière	Fietsgebruik stimuleren: doelgroepenbenader	Voetgangers	Extra toegankelijkheid voor v	Openbaar vervoer	Mobiliteitsm	Par
1	Voetganger/Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Geschikt maken verkeerslichten voor komst iVRI																				
2	Fiets	Aanpak fietsbewegwijzering snelfietsroutes + MFR																				
3	Gemotoriseerd verkeer	Update autobewegwijzering																				
4	Voetganger/Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Sanering bebording Binnenstad (inventarisatie en verwijderen/vervangen)																				
5	Voetganger/Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Sanering bebording overige wijken																				
6	Voetganger/Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Het jaarlijks uitvoeren van een analyse van de ongevallen (op basis van geregistreerde ongevallen, o.a. BLIQ)																				
7	Voetganger/Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Het tweejaarlijks monitoren van de verkeersveiligheid, door het uitvoeren van een risico-scan (conform aanpak SPV)																				
8	Voetganger/Fiets	Voorlichting jongeren (gericht op gezond leven en bewegen)																				
9	Voetganger/Fiets	Verkeerseducatie op basisscholen																				
10	Voetganger/Fiets	Voorlichting en educatie ouderen																				
11	Fiets/ gemotoriseerd verkeer	Doorzetten overleg politie en mobiele handhaving																				
12	Gemotoriseerd verkeer	Overleg OM en mogelijk indienen verzoek bij OM																				
13	Gemotoriseerd verkeer	Doorzetten en uitbreiden snelheidsdisplays (smileys) en wegkantradars																				
14	Gemotoriseerd verkeer	Doorzetten intensief overleg politie - gemeente over verkeersveiligheid																				
15	Openbaar vervoer	Stimuleren van deelvervoer in nieuwe en bestaande woonwijken																				
16	Gemotoriseerd verkeer	Onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheid van ZE-zones voor stadslogistiek																				
17	Openbaar vervoer	Openbaarvervoer aanbod in de Rivierzone																				
18	Fiets	Onderzoek naar meer (bewaakte) fietsenstallingen winkelcentra																				
19	Fiets	Onderzoek naar een breed scala aan stimuleringsmaatregelen fiets																				

MIDDELLANGE TERMIJN -locatie-specifiek

#	Modaliteit	Locatie	Maatregel	Kernopgave	Verkeersveiligheid	GOW+-wegen: Deltaweg, Marathonweg, Schiedamsedijk/Vulcaanweg	Weginrichting en duurzaam veilig	Versterken wijkverbindingen rondom Van Hogendorplaan	Verblijfsgebied rondom station Vlaardingen Centrum/Sluisplein	Binnenstad	Versterken wijkverbindingen rondom de binnenstad	Inrichten erftoegangswegen Holy	Herinrichting diverse kruispunten	Verkeersregime verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom	Kwaliteitsverbetering fietsstructuur	Ontbrekende schakels fietsstructuur/opheffen barrière	Fietsgebruik stimuleren: doelgroepenbenader	Voetgangers	Extra toegankelijkheid voor v	Openbaar vervoer	Mobiliteitsm	Par
1	Fiets	Fietsroute Westland <> Rotterdam	Realisatie MFR Rotterdam - Westland, deel door Vlaardingen												x	x						
2	Fiets	Winkelcentrum De Loper	Realiseren ontbrekende schakel												x	x						
3	Fiets	Kethelweg	Realiseren fietsstraat a.o.v. snelfietsroute binnenstad												x	x						
4	Fiets	Curacaolaan - Marnixlaan - Krabbepark	Realiseren fietsstraat a.o.v. snelfietsroute binnenstad												x	x						
5	Fiets	Burg. Heusdenslaan	Realiseren tweerichtingenfietspad												x							
6	Fiets	Floreslaan	Realiseren fietsstraat												x							
7	Voetganger/ fiets	Binnenstad - Rivierzone	Realiseren voetgangers- en fietsverbinding													x		x				
8	Fiets	Westlandseweg	Realiseren fietsstructuur, verbeteren oversteekbaarheid												x	x						
9	Fiets	Trekkade	Verbreden fietspad												x							
10	Fiets	Watersportweg	Realiseren fietsstraat												x							
11	Fiets	Stations Hoekse Lijn	Verbeteren fietsenstallingen												x							
12	Auto	Burg. Verkadesingel - Anthony Knottenbeltsingel	Herinrichting GOW 50 naar ETW 30												x			x				
13	Fiets / auto	Dillenburgsingel	Onderzoek mogelijke maatregelen om karakter ETW 30 te versterken												x	x						
14	Fiets / auto	Billitonlaan	Verbeteren positie fiets												x	x						
15	Auto	Maassluissedijk	Herinrichting GOW 80 naar ETW 60																			
16	Auto	Holyweg	Onderzoek nut en noodzaak dosering sluipverkeer Midden-Delfland																			
17	Voetganger/ fiets / auto	Frederik Hendriklaan	Herprofileren												x							
18	Fiets / auto	Verkeersfunctie diverse gebiedsontsluitingswegen Holy	Heroverwegen inrichting GOW 50 i.r.t. oversteekbaarheid												x	x						
19	Fiets	Van Hogendorplaan - Goudsesingel	Realiseren betere fietsoversteek, bijvoorbeeld fietsrotonde												x	x						
20	Auto	Spinozastraat	Realiseren volwaardige verbinding																			
21	Fiets / auto	Schiedamseweg - Liesveldviaduct	Herinrichting GOW 50 naar ETW 30 + heroverwegen verkeersfunctie (viaduct)																			
22	Auto	Vulcaanweg - Galgkade	Herprofileren																			
23	Fiets / auto	Van Hogendorplaan	Verkeersremmende maatregel t.b.v. oversteek												x	x						
24	OV / auto	Anthony Knottenbeltsingel en Schiedamseweg	Heroverwegen busbanen Schiedamseweg en Knottenbeltsingel																			
25	Voetganger / fiets	Schoolzones en ouderencentra	Extra maatregelen												x	x	x	x	x			
26	Voetganger / fiets	Broekpolder	Verbeteren voorzieningen voetgangers/fietsers												x			x				
27	Auto / fiets	Diverse onderzoeken maatregelen binnenstad	- Onderzoek eenrichtingsverkeer Kornelis Speelmanstraat - Onderzoek verkeersregime rondom Markt i.r.t. toegang fietsverkeer - Onderzoek fietspad Veerplein en alternatieven - Onderzoek verkeersfunctie Fransenstraat/Kuiperstraat												x			x				

LANGE TERMIJN

#	Modaliteit	Locatie	Maatregel	Kernopgave	Verkeersveiligheid	GOW+-wegen: Deltaweg, Marathonweg, Schiedamsedijk/Vijfcaanweg	Weginrichting en duurzaam veilig	Versterken wijkverbindingen rondom Van Hogendorplaan	Verblijfsgebied rondom station Vlaardingen Centrum/Sluisplein	Binnenstad	Versterken wijkverbindingen rondom de binnenstad	Inrichten erftoegangswegen Holy	Herinrichting diverse kruispunten	Verkeersregime verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom	Kwaliteitsverbetering fietsstructuur	Ontbrekende schakels fietsstructuur/opheffen barrière	Fietsgebruik stimuleren: doelgroepenbenader	Voetgangers	Extra toegankelijkheid voor v	Openbaar vervoer	Mobiliteitsm	Par
LA	Auto	A20 Aansluiting 9 Holysingel	Capaciteitsverruiming																			
LB	Auto	A4 Aansluiting 16 Schiedamsedijk	Capaciteitsverruiming																			
LC	Auto	Marathonweg	Realiseren 2x2 rijstroken, incl. ombouw kruisingen																			
LD	Fiets	Marathonweg - Marnixlaan	Verbeteren fietsoversteek												X							
LE	Fiets	Burg. Pruissingel	Herprofilering wegvakken en kruispunten, verbeteren oversteekbaarheid												X							
LF	Voetganger / fiets / auto	Liesveldviaduct e.o.	Heroverwegen verkeersfunctie, versterken verblijfsgebied, eventueel gecombineerd met Zero of Low Emissie zone vrachtverkeer												X			X				
LG	Voetganger / fiets / auto	Galgkade e.o.	Benadrukken verblijfsgebied, eventueel Zero of Low Emissie zone vrachtverkeer												X			X				
LH	Voetganger	KW Haven e.o.	Verbeteren bereikbaarheid en verkeersveiligheid															X				
LI	vrachtverkeer / stadsdistributie	Centrum	Zero of Low Emissie zone (alleen voor stadsditributie/vrachtverkeer)																			