Deelomgevingsprogramma Duurzame Mobiliteit Vlaardingen



Gemeente Vlaardingen

Titel	Deelomgevingsprogramma Duurzame Mobiliteit Vlaardingen
In opdracht van	Gemeente Vlaardingen
Kenmerk	018347.20250826.R1.04
Datum publicatie	27 augustus 2025
Status	Concept

Gemeente Vlaardingen

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

Duurzame Mobiliteit Vlaardingen

Voortvloeiend uit Omgevingsvisie Vlaardingen 2040

In aanvulling op Actieplan Mobiliteit

Leeswijzer

2. Duurzame mobiliteit in Vlaardingen 6

Vlaardingen maakt werk van het klimaat

Duurzame mobiliteit begint bij gedragsverandering

Trias mobilica als voor duurzame mobiliteit

3. Meebewegen in een veranderende wereld 9

Van bezit naar deelmobiliteit

Opkomst van de elektrische fiets

Bewegen is gezond

Transitie naar andere brandstoffen

Toenemende druk op de openbare ruimte

Aandacht voor verkeersveiligheid

OV-gebruik nog niet op niveau

Thuiswerken

4. Gebiedsgerichte aanpak 12

Inzetten op verschillende kwaliteiten per gebied

Plannen uit de woonvisie

Mobiliteitsgebieden

5. Kansen voor duurzame mobiliteit per gebied 17

Kansen identificeren

Ruimtelijke ordening als basis van duurzame mobiliteit

Ruimte voor groen en verblijven: sturen op parkeren

Verminderen woon-werkverkeer

Duurzame stadslogistiek

Stimuleren deelmobiliteit

Ontwerpen volgens het STOMP-principe

Uitbreiden 30 km/u

Zero Emissie Stadslogistiek

Bewustwording impact eigen verplaatsingen

Faciliteren laadinfrastructuur

6. Monitoring en evaluatie 27

1. Inleiding

Mobiliteit speelt een centrale rol in het dagelijks leven van de inwoners, werknemers en bezoekers van Vlaardingen. Het vormt de basis voor economische activiteit, sociale interactie en toegang tot voorzieningen. Tegelijkertijd biedt mobiliteit een unieke kans om bij te dragen aan de ambities van een toekomstbestendige stad met een sociale, aantrekkelijke en gezonde openbare ruimte. Door mobiliteit te verduurzamen, werken we niet alleen aan onze klimaatdoelstellingen, maar bevorderen we ook het welzijn van onze inwoners. Minder en schoner vervoer leidt tot een betere gezondheid en minder verkeersdruk geeft de openbare ruimte terug aan bewoners.

Duurzame Mobiliteit Vlaardingen

Vlaardingen brengt met het beleidsstuk 'Duurzame Mobiliteit' in kaart welke kansen er zijn om mobiliteit in de gemeente te verduurzamen, passend bij het karakter van de stad en de bredere trends en ontwikkelingen in verkeer en vervoer. Vlaardingen kijkt hierin nadrukkelijk vooruit: er komen ca. 4.000 woningen bij en ook de regio groeit flink: tot 2040 verwelkomt Zuid-Holland ongeveer 400.000 nieuwe inwoners. De vraag naar woningen, werk en voorzieningen neemt daardoor toe. Dit werkt door in het aantal verplaatsingen en de invulling van de openbare ruimte.



Voortvloeiend uit Omgevingsvisie Vlaardingen 2040

Dit document staat niet op zichzelf, maar vloeit voort uit de Omgevingsvisie (vastgesteld op 12 juni 2025). De koers uit de Omgevingsvisie is in dit deelomgevingsprogramma uitgewerkt voor het thema Duurzame Mobiliteit:

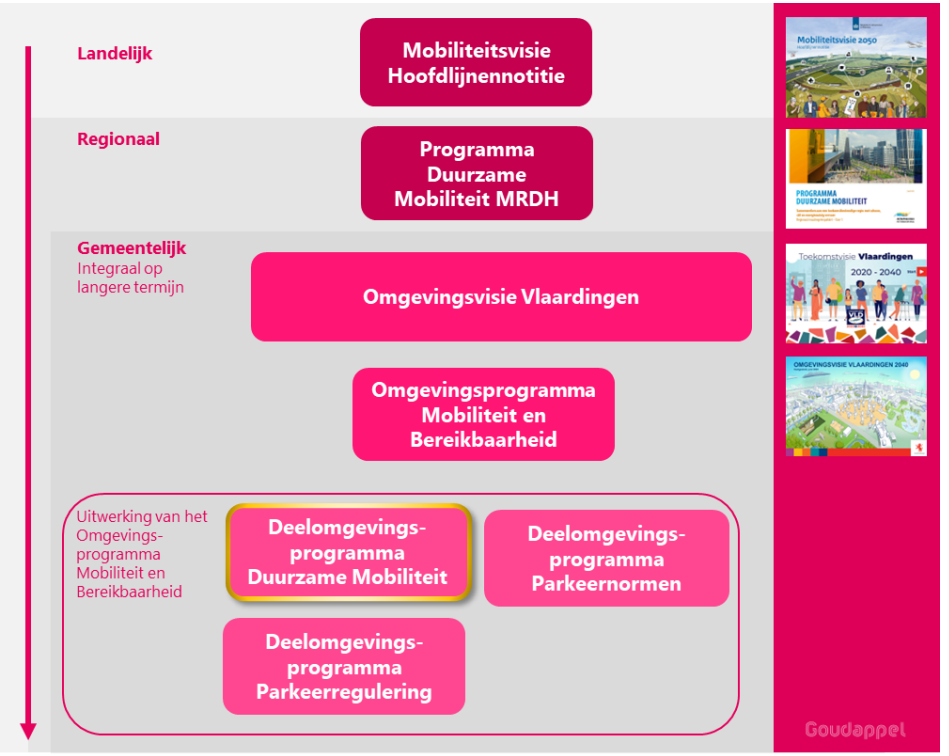
1. Vlaardingen is sociaal, aantrekkelijk en gezond
Mobiliteitsbeleid draagt bij aan een aantrekkelijke openbare ruimte en stimuleert actieve vervoerwijzen
2. Vlaardingen is toekomstbestendig
Mobiliteitsbeleid kijkt vooruit in plaats van denken vanuit bestaande knelpunten
3. Vlaardingen is innovatief
Mobiliteitsbeleid houdt rekening met nieuwe trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer

In aanvulling op Actieplan Mobiliteit

Met het 'Actieplan Mobiliteit' beschikt Vlaardingen over de nodige handvatten voor het uitvoeren van verkeers- en vervoerbeleid in de gemeente. De focus van het Actieplan is om "de verkeersstructuur zo in te richten, dat een duurzaam veilig wegennet ontstaat en een goede bereikbaarheid gegarandeerd is". Duidelijke netwerken voor verschillende modaliteiten en een aanpak van verkeersveiligheid en doorstroming kenmerken dit plan. Hoewel duurzaamheid in dit plan wel wordt aangestipt, wordt in de Omgevingsvisie erkend dat het in Vlaardingen ontbreekt aan "lange termijn (toekomstgericht) beleid op duurzame mobiliteit, dat ook voldoende rekening houdt met andere opgaven zoals milieukwaliteit." Het deelomgevingsprogramma 'Duurzame Mobiliteit' focust nadrukkelijk op het thema 'duurzaamheid'. **Centraal staat het verduurzamen van mobiliteit en het verminderen van het ruimtegebruik met behoud van bereikbaarheid**. Dit document vormt een deelomgevingsprogramma onder het Omgevingsprogramma Mobiliteit en Bereikbaarheid als uitwerking van de Omgevingsvisie.

Leeswijzer

Vlaardingen brengt met de Duurzame Mobiliteit in kaart welke kansen er zijn om mobiliteit in de gemeente te verduurzamen. Hiervoor wordt in hoofdstuk 3 gestart met een beschrijving van duurzame mobiliteit in Vlaardingen, waarna in het derde hoofdstuk de belangrijkste trends en ontwikkelingen met betrekking tot duurzame mobiliteit aan bod komen. In hoofdstuk 4 komt de gebiedsgericht aanpak aan bod, waarna in hoofdstuk 5 per gebied de verschillende kansen worden beschreven voor Duurzame mobiliteit in Vlaardingen. Afgesloten wordt in hoofdstuk 6 met Monitoring en evaluatie.



Figuur 1.1 positie van de Duurzame Mobiliteit in relatie tot andere beleid op landelijk, regionaal en gemeentelijk niveau. Duurzame Mobiliteit vormt een deelomgevingsprogramma onder het Omgevingsprogramma Mobiliteit en Bereikbaarheid als uitwerking van de Omgevingsvisie.

2. Duurzame mobiliteit in Vlaardingen

Duurzame mobiliteit gaat om hoe we keuzes maken over hoe we ons verplaatsen: stap ik in de auto of stap ik op de fiets? Neem ik het openbaar vervoer of werk ik een dag thuis? In de grote verscheidenheid aan mogelijke keuzes, maar ook in het besef dat niet iedereen evenveel keuze heeft, zet Vlaardingen zich in om duurzaam verplaatsen te stimuleren zodat ook ons verplaatsingsgedrag bijdraagt aan een gezond, aantrekkelijk en toekomstbestendig Vlaardingen.

"De stad zal ruimtelijk aangepast moeten worden om de gevolgen van hevigere regenbuien, langere perioden van droogte en hitte(stress) te verzachten en de leefbaarheid en toekomstbestendigheid van de stad te waarborgen."

Omgevingsvisie Vlaardingen 2040



Vlaardingen maakt werk van het klimaat

De impact van klimaatverandering is nu al zichtbaar en voelbaar, ook in Vlaardingen. We krijgen steeds meer te maken met extremen zoals droogte, hittegolven, hevige regenval en overstromingen. Om verdere opwarming van de aarde te voorkomen, zijn drastische maatregelen nodig, ook op het gebied van mobiliteit. Het Klimaatakkoord (2023) stelt dat overheden voor 2030 de CO_2-uitstoot met 55% moeten terugdringen, met als uiteindelijke doel een klimaatneutrale samenleving in 2050.

Hoewel Vlaardingen met haar bescheiden omvang op wereldschaal slechts een klein verschil kan maken, neemt Vlaardingen wel degelijk haar verantwoordelijkheid op dit gebied vanuit de Agenda Duurzaamheid 2021-2030. Want ook Vlaardingen ondervindt de gevolgen van klimaatverandering en zal ruimtelijk aangepast moeten worden om de gevolgen van klimaatverandering te verzachten. Het inzetten van duurzame mobiliteit is een belangrijk middel om dit te bereiken. Het wegverkeer droeg in 2021 voor 27 procent bij aan de totale uitstoot van koolstofdioxide (CO_2) in Vlaardingen (Klimaatmonitor, 2024).

In lijn met de Strategische Agenda 2023-2026 van de MRDH, zet Vlaardingen zich in om met mobiliteitsbeleid bij te dragen aan:

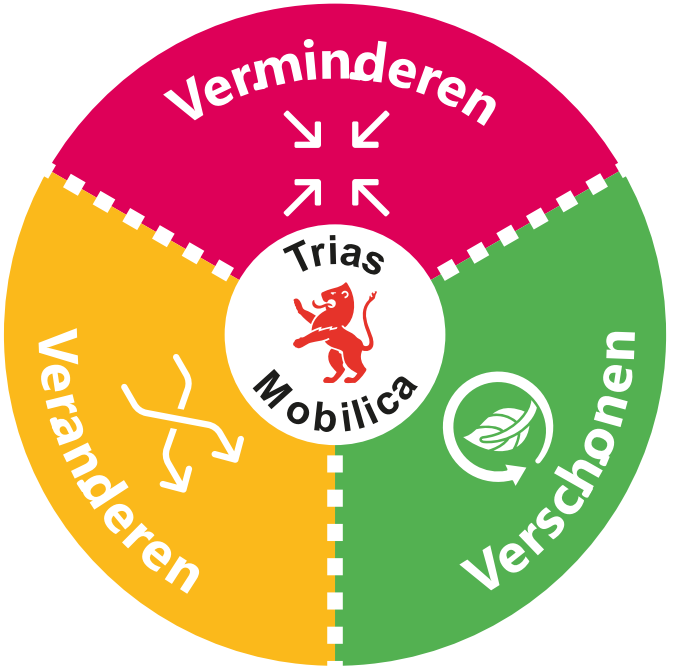
- Een toename in het gebruik van actieve en/of collectieve vervoerwijzen als aandeel van de totale hoeveelheid verplaatsingen;
- Een afname van de emissie van CO_2 door verkeer om bij te dragen aan de Europese doelstellingen 55% reductie van de CO_2-uitstoot in 2030 en 0% CO_2-uitstoot in 2050.

Duurzame mobiliteit begint bij gedragsverandering

Mobiliteit is een groot goed. Het geeft toegang tot werk, zorg en onderwijs; het is de basis voor handel en logistiek en brengt mensen met elkaar in verbinding tijdens bezoek aan familie en vrienden of een avondje uit. Hier leveren we niet graag op in. Toch heeft mobiliteit ook een keerzijde: het faciliteren van verplaatsingen vraagt kostbare ruimte en kan de leefbaarheid onder druk zetten. Om de nadelen te beperken, is een fundamentele verandering in ons reisgedrag noodzakelijk. Technologie, zoals elektrische voertuigen, biedt oplossingen, maar gedragsverandering is onmisbaar om de vraag naar mobiliteit te sturen en negatieve effecten te minimaliseren. Want zelfs een rit met een elektrische auto kost energie en draagt even goed bij aan congestie en veiligheidsknelpunten op het wegennet.

Trias mobilica als ambitie voor duurzame mobiliteit

In lijn met de Omgevingsvisie moedigt Vlaardingen gedragsverandering in mobiliteit aan vanuit drie ambities die gezamenlijk de ‘trias mobilica’ vormen.



Figuur 2.1 Trias Mobilica

Verminderen van mobiliteit

Het verminderen van mobiliteit richt zich op de oorzaak van onze verplaatsingen: het feit dat we op verschillende locaties wonen, werken, studeren, ontspannen en boodschappen doen. Hoe dichter we deze locaties bij elkaar kunnen brengen, hoe minder verplaatsen nodig is. Afstanden worden korter, waardoor we niet alleen sneller op onze bestemming zijn, maar het ook logisch is om je lopend of per fiets te verplaatsen: energie-efficiënter kun je je haast niet verplaatsen. Duurzaamheid en gezondheid gaan hier hand in hand. Bovendien vermindert de nabijheid van voorzieningen de auto-afhankelijkheid. Dit geeft ruimte om ook op parkeren te sturen zodat de schaarse ruimte efficiënt kan worden ingevuld.

Veranderen van mobiliteit

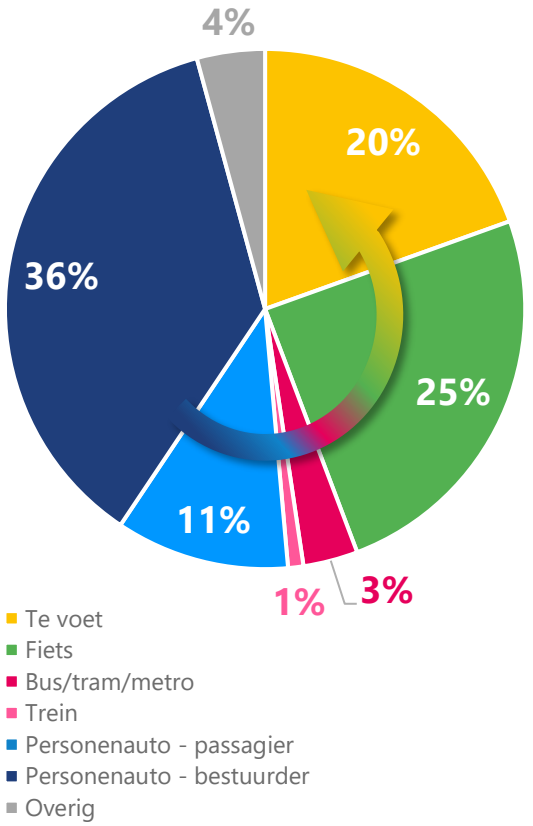
Het veranderen van mobiliteit draait om het stimuleren van vervoer dat weinig ruimte inneemt en weinig impact heeft op het milieu. Het STOMP-principe[1] is hierbij leidend. Schone vervoerwijzen zoals lopen, fietsen, en openbaar vervoer staan voorop. Ook gebruik van deelmobiliteit in de plaats van de personenauto valt onder het veranderen van mobiliteit dat bijdraagt aan een duurzaam mobiliteitssysteem.

Verschonen van mobiliteit

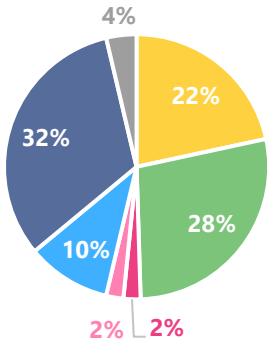
Voor de verplaatsingen die noodzakelijk blijven wordt ingezet op efficiënte en schone technologieën. De toename van elektrisch vervoer is dan ook een trend die we willen faciliteren en waar mogelijk verder stimuleren.

1. Het STOMP-principe staat voor Stappen, Torten, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privé-auto.

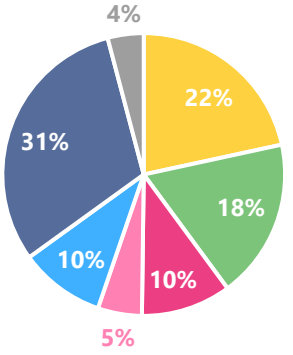
Modal split van verplaatsingen in, van en naar Vlaardingen (ODiN 2022-2023)



Figuur 2.2 Modal split Vlaardingen 2022-2023



Figuur 2.3 Modal split Nederland 2022-2023



Figuur 2.4 Modal split Rotterdam 2022-2023

3. Meebewegen in een veranderende wereld

De laatste jaren is de behoefte van de samenleving veranderd en vraagt de maatschappij om duidelijke regie op belangrijke (nieuwe) thema's, zoals de groei van automobiliteit, de toenemende druk op de openbare ruimte en het belang van een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving voor de mens. Dit hoofdstuk brengt de belangrijkste trends en ontwikkelingen die raken aan duurzame mobiliteit in beeld en hoe Vlaardingen hier mee omgaat.

Van bezit naar deelmobiliteit

Nederland kent een gevarieerd aanbod van deelmobiliteit: van publieke en particuliere deelautosystemen tot deelscooters en –fietsen. Dit aanbod concentreert zich zeer sterk in verstedelijkte gebieden in Nederland. Hoewel Vlaardingen in de nabijheid van Rotterdam ligt, zijn er begin 2025 geen aanbieders meer van deelscooters en –fietsen. Wel zijn er enkele deelauto's beschikbaar.

Vlaardingen omarmt het gebruik van deelmobiliteit omdat het bijdraagt aan de ambitie om een toekomstbestendig en innovatieve gemeente te zijn. Deelmobiliteit kan een aanvulling op het mobiliteitssysteem zijn, doordat het ontbrekende schakels in de bestaande netwerken van bijvoorbeeld openbaar vervoer kan opvullen. Wel vraagt deelmobiliteit om een zorgvuldige toepassing. Ervaringen met deelscooters zijn in Vlaardingen niet altijd positief, omdat deze niet altijd als aanvulling, maar eerder als vervanging van het openbaar vervoer of de fiets worden gebruikt. Bovendien leidt het soms onzorgvuldig stallen door gebruikers tot overlast in de openbare ruimte.

Opkomst van de elektrische fiets

Al enkele jaren worden er meer elektrische fietsen verkocht dan gewone fietsen. Dat zie je terug op het fietspad en in de stalling. Snelheidsverschillen zijn groot en de type fietsen zeer divers: fatbikes, skinnybikes, bakfietsen, speed pedelecs eisen hun ruimte op. Dit zet de beleefde veiligheid op het fietspad onder druk. Vlaardingen sluit aan bij de landelijke regelgeving wat betreft licht-elektrische voertuigen en



draagt zorg voor adequate handhaving, zodat overlast op het fietspad zo veel mogelijk wordt voorkomen. Tegelijk ziet Vlaardingen ook de voordelen in van het toenemend aantal elektrische fietsen. Het brengt mensen in beweging en met elektrische aandrijving dragen e-bikes er aan bij om ook voor langere afstanden minder afhankelijk te zijn van de auto.

Bewegen is gezond

Voldoende bewegen is van groot belang voor de gezondheid en vitaliteit van mensen. De GGD adviseert in dit kader ten minste 150 minuten per week een matig intensieve inspanning te leveren. Toch blijkt dat een groot

deel van de bevolking, ook in Vlaardingen, moeite heeft om dit advies te volgen. Met slechts 46 procent van de Vlaardingse inwoners die aan de beweegrichtlijn voldoet, is er duidelijk ruimte voor verbetering. Dit probleem wordt nog urgenter in het licht van demografische trends: de bevolking vergrijst en daarmee groeit de noodzaak om ouderen gezond en vitaal te houden. Voor hen is beweging niet alleen belangrijk om fit te blijven, maar ook om mobiliteit en zelfstandigheid te behouden. Voor Vlaardingen is dit aanleiding om actief in te zetten op een inrichting van de openbare ruimte zodat dit ook uitnodigt tot bewegen: lopen en fietsen; voor de sport, maar net zo goed voor de dagelijkse boodschappen.

Transitie naar andere brandstoffen

Het aantal elektrische en hybride voertuigen in Vlaardingen groeit gestaag. In Vlaardingen rijdt nu nog 85 procent van de personenauto's op benzine of diesel (t.o.v. 82 procent in Nederland volgens RDW, januari 2025). Toch stappen steeds meer automobilisten over op elektrische of hybride aandrijving. Ook het busvervoer in de regio gaat mee in deze transitie door in 2030 alleen nog maar zero-emissiebussen in te zetten. Vlaardingen draagt bij aan duurzaamheidsdoelstellingen o.a. door zorg te dragen voor voldoende openbare laadvoorzieningen en mogelijk zero-emissiezones op termijn.

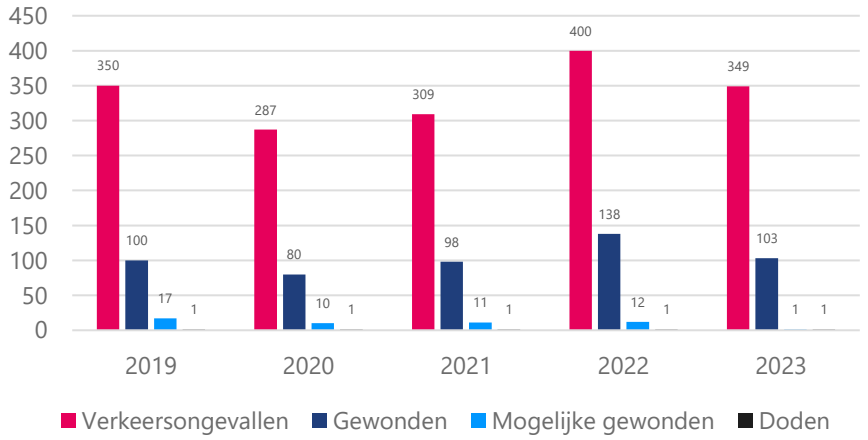
Toenemende druk op de openbare ruimte

Vlaardingen zoekt voortdurend naar ruimte; voor wonen, werken, verblijven, verplaatsen, groen, water, parkeren enzovoort. Het is allemaal nodig om Vlaardingen sociaal, aantrekkelijk, gezond en toekomstbestendig te maken. De woningbouwopgave en klimaatopgave zetten deze ruimtevraag nog verder onder druk. Dit is aanleiding voor Vlaardingen om in lijn met de Omgevingsvisie integraal te kijken naar de invulling van de openbare ruimte, inclusief de ruimte voor verplaatsen en parkeren.

Aandacht voor verkeersveiligheid

In Vlaardingen vallen jaarlijks nog steeds slachtoffers in het verkeer. Het aantal verkeersincidenten laat door de jaren heen geen overtuigende daling zien (BLIQ, 2019-2023). Verkeersveiligheid is een van de pijlers in het Actieplan Mobiliteit van Vlaardingen, maar is ook voor Duurzame Mobiliteit van belang. De voornaamste reden hiervoor is het feit dat de ruime meerderheid van de slachtoffers valt onder actieve vervoerwijzen zoals voetgangers en fietsers: de personen die zich juist duurzaam verplaatsen. Het stimuleren van duurzame mobiliteit begint daarom met een veilig verkeersnetwerk, in het bijzonder voor voetgangers en fietsers.

Overzicht geregistreerde verkeersongevallen en -slachtoffers per jaar (BLIQ 2019-2023)



Figuur 3.1 Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode (BLIQ 2019-2023)

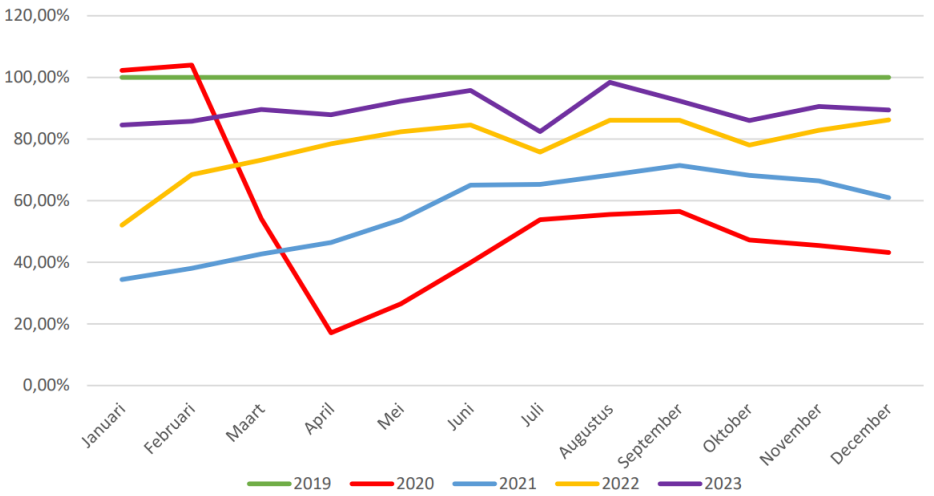
OV-gebruik nog niet op niveau

Het openbaar vervoer heeft in 2021 en 2022 zwaar te lijden gehad onder de COVID-19 pandemie. Directe gevolg van de pandemie was het afschalen van dienstregeling en personeel in 2021 en 2022. Het OV-landschap is vandaag de dag nog aan het herstellen. Reizigersaantallen lagen in 2023 circa 10% onder het niveau van 2019 in de MRDH. In het Vlaardingse OV-systeem zijn de gevolgen ook nog zichtbaar in het verdwijnen van de spitsritten op de metrolijn A tussen Vlaardingen West en Rotterdam. Als de reizigersaantallen daarom vragen (en voertuigen en personeel daarvoor beschikbaar zijn) zal RET in het vervoerplan extra ritten op Hoekse lijn voorstellen. Voorlopig is dat in de spits bij Vlaardingen nog niet het geval.

Het aanbieden van een breed en fijnmazig openbaar vervoersysteem is voor vervoerders een uitdaging, vooral bij het exploiteren van onrendabele lijnen. In Vlaardingen leidde dit in 2019 tot het opheffen van buslijn 57, als gevolg van de ingebruikname van de verlengde metrolijn B en de daaruit voortvloeiende aanpassingen in het busnetwerk door de RET, onder regie van de MRDH. De RET begon daarna met Stop & Go om te voorzien in maatwerk, maar ook die bleek in de praktijk onvoldoende reizigers te trekken. Vanwege de lage bezetting en financiële tegenvallers, mede door de coronacrisis, besloot de RET in januari 2022 de lijn definitief op te heffen.

In het kader van duurzame mobiliteit is het verminderde OV-aanbod en gebruik ongewenst. Openbaar vervoer is een kans om duurzaam te reizen en vermindert de autoafhankelijkheid. Vlaardingen blijft daarom samen met de regio zoeken naar mogelijkheden om het aanbod van openbaar vervoer op peil te houden en waar mogelijk te versterken. Zo zijn de Vervoersautoriteit MRDH, RET en gemeente Rotterdam al enkele jaren bezig met het verbeteren van het tramproduct, waar de tram in Holy onderdeel van uit maakt. De visie 'Toekomstvast Tramnet Rotterdam' is hier leidend in. Richting 2030 zal de reistijd vanuit Vlaardingen naar Schiedam en Rotterdam met 5 minuten worden verkort. Daarnaast zal de tram in Holy niet alleen sneller worden, maar ook in frequentie toenemen,

Percentage instappers per maand in de MRDH per jaar t.o.v. 2019



Figuur 3.2 Verantwoording exploitatie OV-concessies 2023 (MRDH 2023)

waardoor de tram in Vlaardingen een hoogwaardiger verbinding wordt. Tijdens de vaststelling van de plannen voor het Toekomstvast Tramnet heeft de gemeenteraad van Vlaardingen de MRDH gevraagd om de mogelijkheden voor een uitbreiding van de tram naar het centrum van Vlaardingen te onderzoeken. Dit zal na de maatregelen uit het Toekomstvast Tramnet verder worden bekeken binnen de regio.

Thuiswerken

Het aantal thuiswerkers is na de coronacrisis groot gebleven: in 2023 werkte 52 procent van de werkenden soms of meestal thuis (CBS, 2024). Deze trend is positief voor het mobiliteitssysteem: minder verplaatsen voorkomt uitstoot en verlaagt de druk op het wegennet. Werknemers stimuleren om thuis te werken ziet Vlaardingen als kans, al moeten we ook erkennen dat thuiswerken vooral op de woensdag en vrijdag (als populaire thuiswerkdagen) leidt tot gematigde spitsen, maar dat andere werkdagen doorgaans nog steeds druk zijn.

4. Gebiedsgerichte aanpak

Vlaardingen kent een mix aan gebieden, elk met eigen kenmerken en behoeften. Om mobiliteit op een duurzame manier te organiseren, is het van belang deze verschillen te erkennen en per gebied oplossingen te ontwikkelen. In dit hoofdstuk wordt de gebiedsgerichte aanpak toegelicht, waarbij per gebied de specifieke kenmerken worden beschreven.

Inzetten op verschillende kwaliteiten per gebied

Elk gebied in Vlaardingen heeft zijn eigen unieke kenmerken, die vragen om een op maat gemaakte aanpak. In dit deelomgevingsprogramma is een indeling gemaakt op basis van drie belangrijke factoren: het bouwjaar van de bebouwing, de dichtheid van bestemmingen en het autobezit per huishouden. Deze factoren bieden inzicht in de structuur, toegankelijkheid en mobiliteitsbehoeften van elk gebied.

De gebiedsindeling bestaat uit vier verschillende types: A-gebied, B-gebied, C-gebied en I&B-gebied (Industrie & Bedrijven). Elk gebiedstype heeft zijn eigen kenmerken, die bepalend zijn voor de benodigde mobiliteitsaanpak.

Met deze gebiedsindeling kunnen gerichte mobiliteitsoplossingen ontwikkeld worden, die beter aansluiten bij de specifieke behoeften en kwaliteiten van elk gebiedstype. Dit draagt niet alleen bij aan duurzame mobiliteit, maar versterkt ook de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen elk gebied.



Gebiedskenmerken

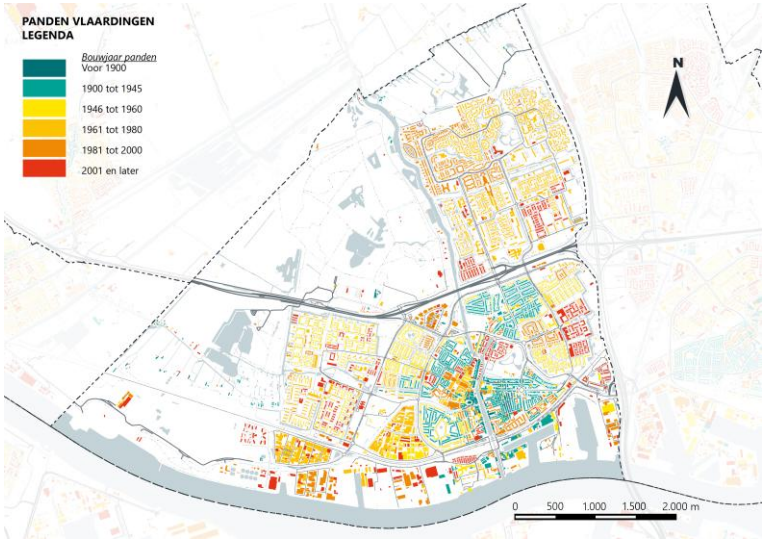
De gebiedsindeling is gebaseerd op drie belangrijke factoren: de bouwjaren van de bebouwing, het autobezit per huishouden en de omgevingsadressendichtheid per km^2. Daarnaast is er ook gekeken naar de woningbouwplannen tot 2030. Deze factoren geven een duidelijk beeld van de ruimtelijke structuur en mobiliteitspatronen, en vormen een cruciale basis voor het bepalen van duurzame mobiliteitsoplossingen.

Bouwjaren bebouwing

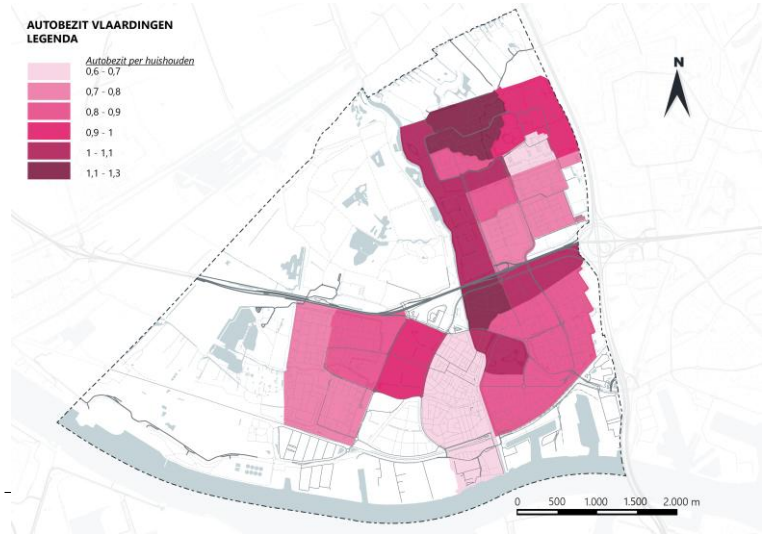
De bouwjaren van de bebouwing maken de verschillende ontwikkelingsfases van de gemeente duidelijk zichtbaar. In het centrum is de oude stad langs de middeleeuwse haven zichtbaar (zie donker blauw in figuur 4.1). In de schil daar omheen is in lichter blauw de vooroorlogse uitbreiding te zien. Deze gebieden zijn ontwikkeld voor de komst van de personenauto. Hierdoor zijn de straten over het algemeen smaller in opzet. Vanaf de wederopbouw en de perioden hierna is Vlaardingen flink uitgebreid met de ontwikkeling van Westwijk en later Holy. Deze wijken zijn ruimer van opzet met meer plek voor de auto. In de laatste jaren (rood) is te zien dat de gemeente binnen de bestaande stad de bebouwing aan het herstructureren is.

Autobezit per huishouden

De invloed van het bouwjaar van buurten is deels terug te zien in het autobezit per huishouden op buurtniveau. Het autobezit per huishouden is het laagst in het centrum (zie figuur 4.2). Hier lopen en fietsen bewoners meer en maken ze vaker gebruik van het openbaar vervoer. In de praktijk draagt ruimtegebrek in (middeleeuwse) binnensteden vaak bij aan een lager autobezit. In de Vlaardinger Ambacht en de Westwijk gaat het autobezit licht omhoog. De nabijheid van de metro heeft mogelijk invloed op het lagere autobezit in deze wijken, ten opzichte van wijken die langs de snelweg liggen of in Holy. Verder naar buiten, zoals in Holy Noord, neemt het autobezit verder toe. Deze gebieden liggen verder verwijderd van de metrolijn en zijn meer op de auto ontwikkeld. Echter, de lichte vlek aan het Oslopad in Holy laat zien dat nabijheid niet de enige factor is bij autobezit, maar bijvoorbeeld ook inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling kunnen een rol spelen.



Figuur 4.1 Bouwjaar Bebouwing



Figuur 4.2 Autobezit per huishouden

Plannen uit de woonvisie

Vlaardingen is volop in ontwikkeling en heeft de ambitie om te groeien met 4.000 woningen. De woonvisie van Vlaardingen geeft tot 2030 aan waar nieuwe woningen worden gerealiseerd (De woonvisie is opgegaan in de vastgestelde Omgevingsvisie). Een groot aantal van deze woningen is gepland in de Rivierzone, ten zuiden van de binnenstad (zie figuur 4.3).

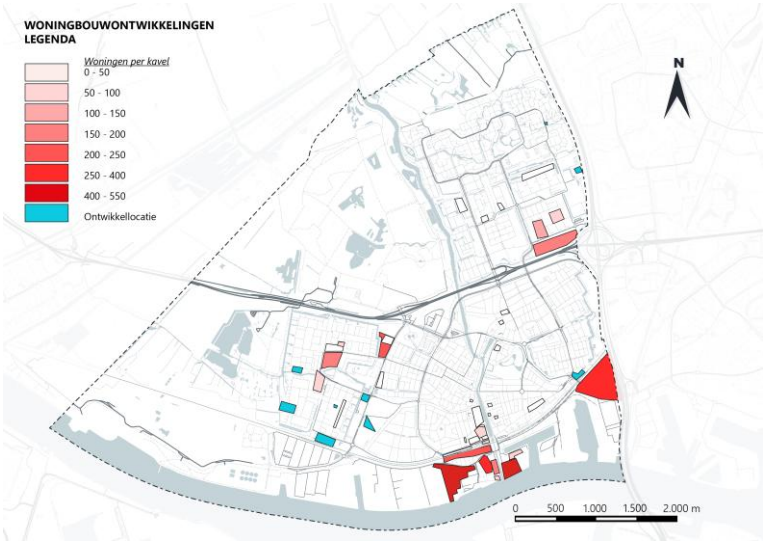
Rivierzone & Vijfsluizen

De Rivierzone wordt een stoere nieuwe stadswijk aan de rivier de Nieuwe Maas, met een focus op verdichting en stedelijke vernieuwing. Dit gebied zal aanzienlijk verdichten, wat vraagt om mobiliteitsoplossingen die passen bij de hogere dichtheid.

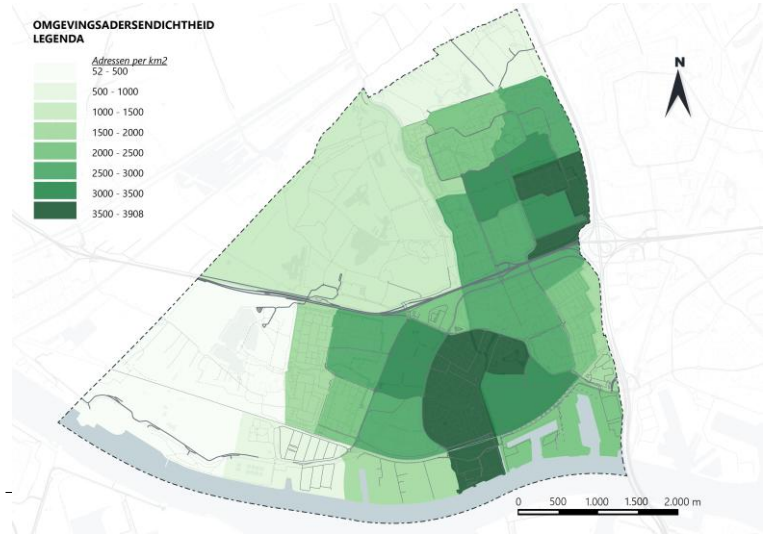
Vijfsluizen is de nieuwe woonwijk gelegen nabij metro station Vlaardingen Oost. De wijk hanteert een autobezit van 1 per huishouden en stimuleert op deze manier duurzamere manieren van mobiliteit.

Dichtheid

De omgevingsadressendichtheid (OAD) is een manier om dichtheid te kwantificeren. Hoe hoger de OAD hoe meer bestemmingen er zijn, hoe donkerder dit is aangegeven in figuur 4.4. Hierin is te zien dat het centrum van de stad de hoogste OAD kent door haar smalle straatjes en relatief veel (kleinere) woningen op een klein oppervlak. In de loop van de jaren zijn Nederlanders meer ruimte gaan gebruiken voor hun woning en tuin maar ook parkeren en recreëren. Dit steeds hoger wordende ruimtebeslag maakt dat er minder bestemmingen (of adressen) voorkomen per km^2. Op de kaart is terug te zien dat elke nieuwe wijk die aan de groeiende stad werd gebouwd een tintje lichter groen is. Hiermee zijn het noorden van Holy en de Westwijk het meest uitgespreid. Opvallend is dat herontwikkelingen in de omgeving Reigerlaan deze trend juist weer tegen aan het gaan zijn door efficiënter om te gaan met de ruimte.



Figuur 4.3 Woningbouwontwikkelingen tot 2030



Figuur 4.4 Omgevingsadressendichtheid 2030

Mobiliteitsgebieden

Op basis van de gebiedskenmerken en toekomstige woningbouwontwikkelingen is een kaart ontwikkeld met verschillende typen gebieden en de mobiliteitsmilieus die hierbij horen.

Het A-gebied zijn vaak middeleeuwse of vooroorlogse, centrumlocaties. Hier wonen, werken, verblijven en recreëren inwoners en bezoekers. Lopen en fietsen staan hier voorop en het autobezit is doorgaans laag. Dit gebied kenmerkt zich door een hoge dichtheid aan bestemmingen, een lagere afhankelijkheid van de auto en een focus op de voetganger en fietser. Straten zijn vaak smal en daarmee beperkt in hun ruimte. Dit maakt dat auto- en vrachtverkeer in deze straten te gast is, wat ook voor voetgangers en fietsers weer positief uitpakt. In deze gebieden is ontsluitend en verbindend OV vaak om de hoek te vinden.

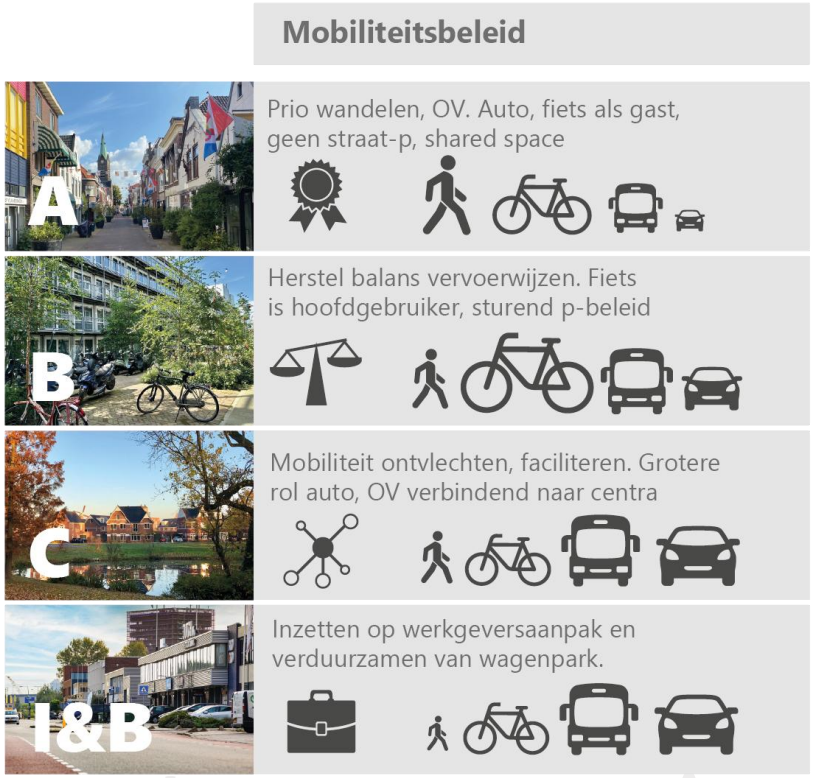
Het B-gebied kent een nog steeds vrij hoge dichtheid, vanwege de vooroorlogse bouw, maar is al ruimer van opzet. Een groot deel van de woonstraten in dit gebied zijn gebouwd in de periode dat de auto alleen nog voor de rijken was en het straatbeeld nog niet domineerde. Dat is nu anders: gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer maken vaak gebruik van dezelfde ruimte. In dit gebied staat daarom het herstel van de balans tussen modaliteiten centraal. B-gebieden hebben goede verbindingen voor langzaam verkeer richting het centrum.

Het C-gebied heeft een lagere dichtheid en kent een hoge scheiding in functies. Type voorzieningen en modaliteiten hebben hier hun eigen plek. Hierdoor heeft de auto over het algemeen meer ruimte dan in andere delen van de stad. Deze wijken bevinden zich vaak op wat grotere afstand van het centrum, wat leidt tot een wat hoger autogebruik. Voor vooral binnengemeentelijke verplaatsingen zijn ook lopen en vooral fietsen van belang. Ontsluitend OV ligt hier vaak aan de rand van de wijk.

I&B-gebieden zijn de gebieden waar bedrijvigheid centraal staat. De infrastructuur is hier gericht op het faciliteren van goederenvervoer en autoverkeer, met minder focus op langzaam verkeer. Toch is er in toenemende mate aandacht voor het verduurzamen van mobiliteit in deze gebieden, zoals het verbeteren van bereikbaarheid per fiets en het stimuleren van gebruik van elektrisch vervoer.

Ontwikkeling in de gebieden

In de tijd kunnen gebieden transformeren en kan ook het mobiliteitsmilieu veranderen. De omgeving van de metrostations in Vlaardingen biedt een kans om van een C-gebied naar een B-gebied te transformeren, als hier in de toekomst woningbouwontwikkelingen plaatsvinden. Door de nabijheid van openbaar vervoer en het potentieel voor duurzame mobiliteit is deze locatie aantrekkelijk voor verdichting. Daarnaast bevinden zich binnen C-gebieden winkelcentra, waar centrale plekken in de wijken zijn en waar kansen liggen om in te zetten op duurzame mobiliteitsoplossingen.



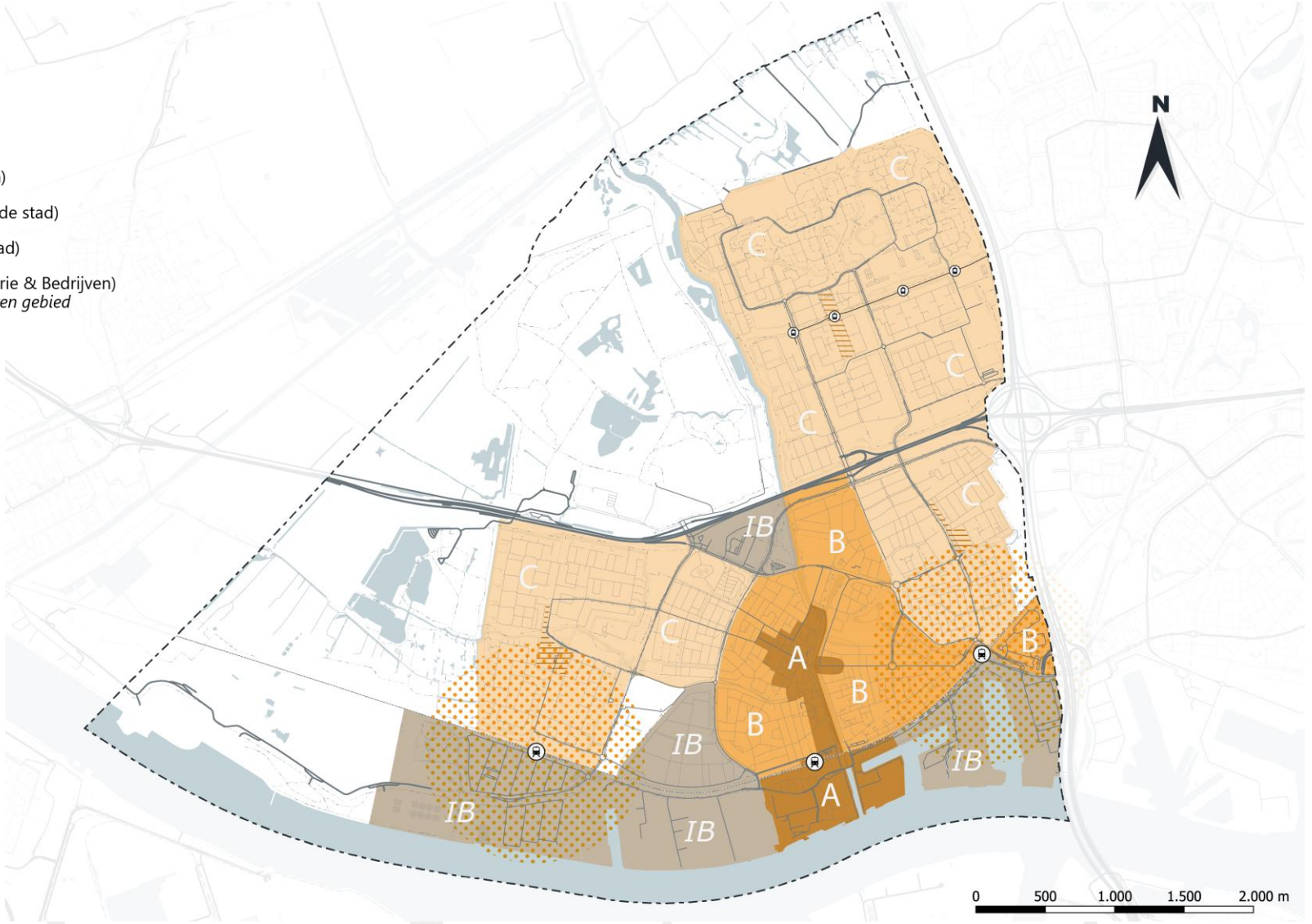
Figuur 4.5 ABC en I&B-gebieden

Gebiedsindeling

ABC en I&B GEBIED
LEGENDA

Gebiedstype
A-gebied (Centrum)
B-gebied (Gemengde stad)
C-gebied (Buitenstad)
I&B-gebied (Industrie & Bedrijven)
Lege vlakken is buiten gebied

Arceringen
Winkelgebied
Kansrijk B-gebied
Metrostation
Tramhalte



Figuur 4.6 ABC en I&B-gebieden in 2030

5. Kansen voor duurzame mobiliteit per gebied

De gemeente Vlaardingen neemt haar verantwoordelijkheid in het verduurzamen van onze leefomgeving. Zij zet zich in om middels duurzame mobiliteit bij te dragen aan een innovatieve, sociale, aantrekkelijke, gezonde en toekomstbestendige gemeente. Vlaardingen weet welke opgaves, trends en ambities er spelen maar welke kansen liggen er om dit aan te grijpen? In dit hoofdstuk heeft de gemeente in beeld gebracht welke kansen er binnen de gemeente liggen om haar mobiliteit duurzamer te maken. Middels globale en gebiedsgerichte uitwerkingen worden deze kansen op een rij gezet.

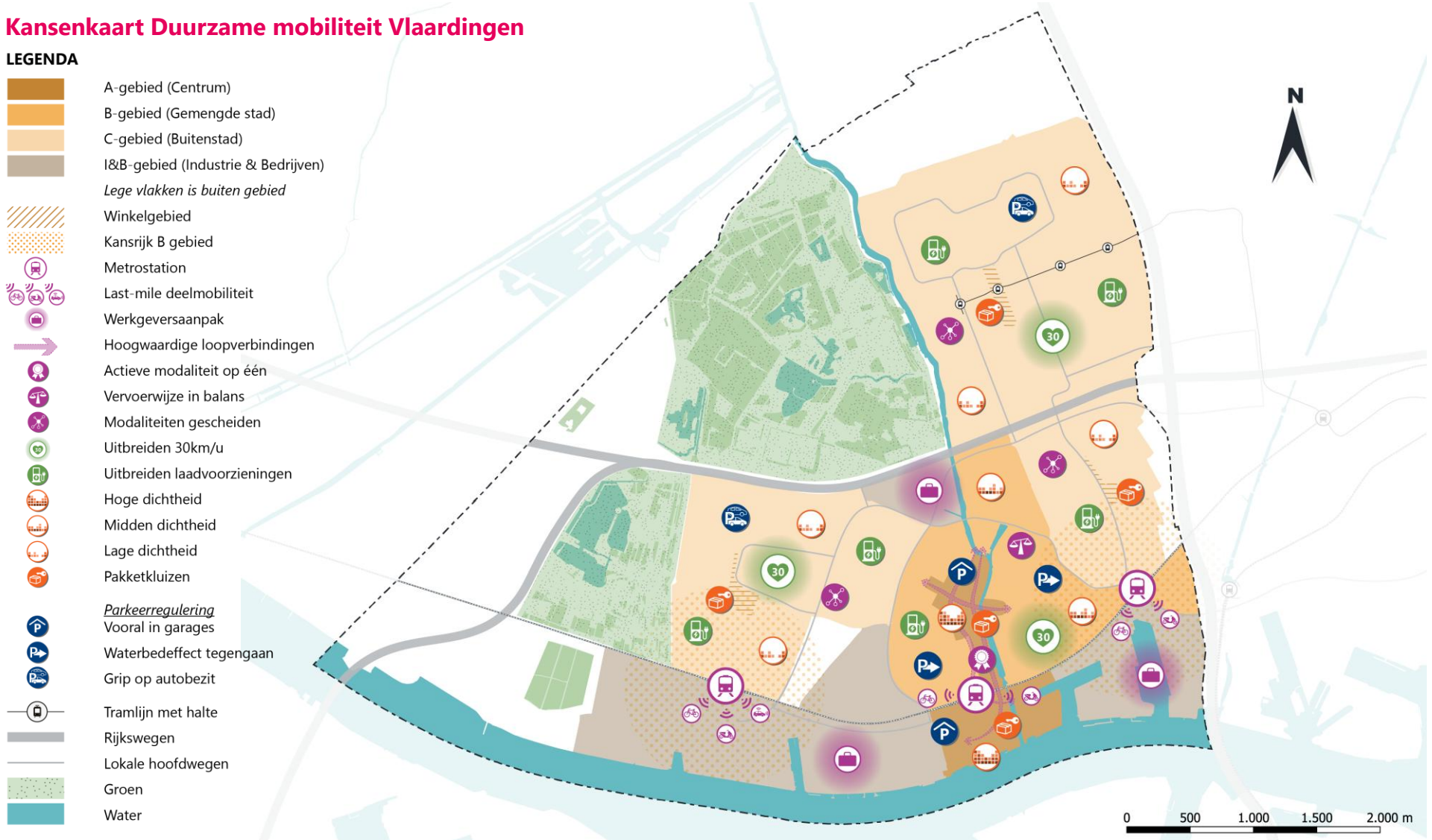
Kansen identificeren

Per onderdeel van de trias mobilica (verminderen, veranderen, verschonen) zijn kansen geïdentificeerd en vervolgens thematisch uitgewerkt. Voor thema's die om specifiekere duiding vragen zijn kansen uitgewerkt per mobiliteitsgebied A, B, C en/of I&B. Voor andere thema's zijn de kansen die gezien worden stadsbreed uitgewerkt.

Op de volgende pagina is kansenkaart afgebeeld. Dit is een globaal overzicht van kansen om mobiliteit binnen de gemeente te verduurzamen, gekoppeld aan één of meerdere gebieden.



Kansenkaart Duurzame mobiliteit Vlaardingen



Figuur 5.1 Kansenkaart Duurzame mobiliteit Vlaardingen

Fysieke Leefomgeving als basis van duurzame mobiliteit

Vlaardingen staat voor de grote opgave om in de gemeente ca. 4.000 woningen toe te voegen. De ruimte om deze woningen te ontwikkelen is beperkt. Zorgvuldige invulling van de fysieke leefomgeving is nodig om woningen zo in te passen dat dit zowel aansluit bij de woonbehoeften als leidt tot een socialere, aantrekkelijkere en een toekomstbestendige stad. Daarbij geldt dat een verhuizing naar een nieuwe woning bij uitstek een kans is om mobiliteitsgedrag te veranderen en te verduurzamen. Vlaardingen benut deze kans door zo veel mogelijk te verdichten op locaties waar duurzaam mobiliteitsgedrag mogelijk en gebruikelijk is. Dit betreft gebieden waar een goede mix van voorzieningen is en/of hoogwaardig openbaar vervoer op loopafstand ligt. Dit betekent dat Vlaardingen met name verdicht in het A-gebied en binnen loopafstand van de metrostations (800 meter) in het B- en C-gebied.

Hoge dichtheid in A-gebied

In het A-gebied zijn de meeste dagelijkse voorzieningen zoals de supermarkt, de metrohalte en (basis)scholen bereikbaar binnen 10 minuten lopen. Ook veel niet-dagelijkse voorzieningen zoals horeca en kledingwinkels zijn binnen deze tijd te voet bereikbaar. Door dichtheden in dit gebied toe te voegen, beperkt Vlaardingen de autoafhankelijkheid van inwoners en ligt duurzaam verplaatsen te voet of per fiets voor de hand. Een aandachtspunt hierbij is de langgerekte vorm van het A-gebied, waardoor de loopafstand tussen de Rivierzone en het noordelijke deel van het A-gebied (met veel winkels en voorzieningen), momenteel 15 tot 20 minuten lopen is. Het toevoegen van voorzieningen in de Rivierzone in combinatie met het sterker verbinden van de Rivierzone met het noordelijke deel van het A-gebied voor langzaam verkeer is een kans.

Verdichten rond metrostations

Verder zijn de metrostations van Vlaardingen gebieden waar verdichting kansrijk is om duurzame mobiliteit te creëren, ook wanneer dit in de huidige situatie nog B- of C-gebied vormt. Dit is in lijn met het provinciaal omgevingsbeleid: “de voorkeur gaat uit naar nieuwe woningbouw nabij hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en nabij voorzieningen en werkgelegenheid” (Provincie Zuid-Holland, 2024).

Doelgroepenbenadering

Iedereen heeft andere reisbehoeften, zowel qua bestemming als vervoerwijze. De levensfase is daarin een belangrijke factor: daar waar jongeren en studenten vooral reizen naar onderwijsinstellingen en ontmoetingsplekken en daarvoor vaak openbaar vervoer of deelmobiliteit gebruiken, ziet het verplaatsingspatroon er voor gezinnen weer anders uit. Daar is de nabijheid van bijvoorbeeld basisscholen, speelplaatsen en werklocatie van belang en zijn de fiets of auto veel gebruikte vervoerwijzen. Ouderen verplaatsen zich naarmate de leeftijd toeneemt steeds vaker te voet (of als auto-passagier) voor een bezoek aan de supermarkt, kapper of huisarts. Door in het woningaanbod aan te sluiten bij de behoeften aan bepaalde type voorzieningen en vervoerswijzen van de beoogde doelgroep, kan mobiliteit worden verminderd terwijl de bereikbaarheid op peil blijft. Ook vanuit dit oogpunt is het goed om te verdichten in het A-gebied en de metrostations. Aanvullend zijn ook de wijkwinkelcentra en het gebied nabij de tramhaltes in Holy interessant voor de ontwikkeling van woningen voor specifieke doelgroepen, zeker als de snelheid en frequentie van de tram worden verhoogd.

Ruimte voor groen en verblijven: sturen op parkeren

De druk op de openbare ruimte is groot (hoofdstuk 3). Opgaven op het gebied van woningbouw en klimaatadaptie vragen om een andere kijk op de beschikbare ruimte. Dat is reden om na te denken over de positie van autoparkeren in de stad. In grote delen van de stad is lange tijd vraagvolgend parkeerbeleid gevoerd. Dat betekent dat de parkeercapaciteit meegroeit met de toenemende vraag naar parkeerruimte. Met de opgaven waar Vlaardingen voor staat komen de grenzen van dit beleid in zicht. Sturen op parkeren is nodig zodat Vlaardingen grip houdt op de schaarse openbare ruimte en het mogelijk blijft om ruimte in te zetten voor groen en verblijven, om verkeersnetwerken veilig in te richten en om woningen en voorzieningen te bouwen. De inzet van dit sturen is tweeledig: enerzijds zorgen voor voldoende parkeermogelijkheden zonder overbodige capaciteit toe te voegen en anderzijds parkeergedrag beïnvloeden zodat autogebruik wordt beperkt tot noodzakelijke verplaatsingen.

Vlaardingen kan op drie manieren sturen op parkeren, variërend van meer vraagvolgend tot sterker sturend beleid. Dit zijn sturen op locatie, sturen op prijs en sturen op aantal. Voor de wijze en mate van sturing kiest Vlaardingen voor een gebiedsgerichte aanpak.

In het **A-gebied** is de openbare ruimte door de historische opbouw beperkt. Tegelijk is het voorzieningenniveau hoog, waardoor veel dagelijkse en niet-dagelijkse voorzieningen op loopafstand liggen. De voetganger heeft hier prioriteit. Dat maakt het mogelijk en noodzakelijk om – zoals nu al gebeurt - hier sterker sturend parkeerbeleid toe te passen. Parkeerprincipes zijn in het A-gebied dat bezoekers zo veel mogelijk in garages parkeren en bewoners dit alleen op straat doen wanneer dit niet op eigen terrein kan. De integrale ontwikkeling van de Rivierzone biedt kansen om bewonersparkeren direct inpandig op te lossen, zodat meer openbare ruimte beschikbaar blijft. Werknemers parkeren bij voorkeur op eigen terrein of op afstand op aangewezen parkeerlocaties in het B-gebied. Om dit mogelijk te maken is het van belang dat parkeren op straat duurder is dan in de garage. Dit vraagt duidelijke afspraken met de exploitant(en) van de parkeergarages. Daarnaast past het om het bezit van tweede of derde auto's te beperken door te beprijzen en te begrenzen met een maximaal aantal vergunningen per woning en buurt.



Figuur 5.2 Stuurmiddelen Parkeerbeleid

In het **B-gebied** is het principe dat men parkeert op eigen terrein of (indien dit niet mogelijk is) op straat. Vanwege de nabijheid van het A-gebied is het noodzakelijk om te sturen op prijs, zodat een waterbedeffect van het A-gebied wordt beperkt. Dit kan door te zorgen dat garages in het A-gebied goedkoper zijn dan parkeren op straat in het B-gebied. Omdat deze voornamelijk vooroorlogse wijken beperkte openbare ruimte hebben, is het ook hier gepast om het bezit van tweede of derde auto's te beperken door te beprijzen en te begrenzen met een maximaal aantal vergunningen per woning en buurt.

In het **C-gebied** geldt het principe dat men parkeert op eigen terrein of (indien dit niet mogelijk is) op straat. Hoewel in dit gebied doorgaans meer openbare ruimte is, liggen ook hier allerlei ruimtevraagstukken om de leefbaarheid van deze wijken te waarborgen, denk aan woningbouw, tegengaan van hitte-eilanden en bodemdaling. Het begrenzen van het autobezit is daarom ook hier gewenst. Als uit het onderzoek blijkt dat in sommige delen regulering nodig is en wordt ingevoerd, kan gekozen worden voor onderscheidende tarieven voor een eerste, tweede of derde vergunning en/of het begrenzen met een maximaal aantal vergunningen per woning en buurt.

In het **I&B-gebied** parkeert men zo veel mogelijk op eigen terrein. Dit gebied met industrie en bedrijven is ook de plek parkeren voor grote voertuigen (>6 meter) kan worden ingepast.

Verminderen woon-werkverkeer

De meeste verplaatsingskilometers komen voort uit woon-werkverkeer. Een transitie naar meer duurzame mobiliteit voor woon-werkverplaatsingen heeft impact. Deze vorm van mobiliteit is echter moeilijk te sturen omdat er vaak sprake is van sterk gewoontegedrag en werklocatie en –tijden veelal door de werkgever zijn bepaald. Vlaardingen zoekt daarom de samenwerking met Vlaardingse bedrijven om te onderzoeken welke kansen er zijn om mobiliteit van werknemers te verduurzamen: de werkgeversaanpak. Veel bedrijven werken al aan het verminderen van de CO_2-voetafdruk. Verplaatsingsgedrag van werknemers is daarbij één van de knoppen om aan te draaien. Vanaf 1 juli 2024 moeten werkgevers met meer dan 100 werknemers de CO_2-uitstoot van hun medewerkers bij zakelijk verkeer en woon-werkverkeer bijhouden en hierover rapporteren.

Toch is het stimuleren van duurzaam woon-werkverkeer nog niet overal verankerd in de arbeidsvoorwaarden: denk aan initiatieven zoals een fietsplan/-leaseregeling, verhuisvergoeding, aangepaste kilometervergoeding voor duurzame verplaatsingen of het faciliteren van een thuiswerkplek. Ook het aanbieden van een laadpunt op de werkplek past in dit kader. Vlaardingen pakt de rol om werkgevers bewust te maken van de mogelijkheden. Hiervoor zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met de regio via Zuid-Holland Bereikbaar (bijv. middels het werkgeversnetwerk). Vlaardingen zet haar communicatiekanalen in om de regionale initiatieven op dit vlak kenbaar te maken aan de lokale werkgevers en inwoners.

Bovendien geeft Vlaardingen hierin zelf het goede voorbeeld door ook eigen personeel te stimuleren zich duurzaam te verplaatsen.



Duurzame stadslogistiek

Vlaardingen groeit en het aantal logistieke ritten groeit mee: denk aan bezorgdiensten, afvalinzamelaars en service logistieke diensten. Hoewel deze logistieke verplaatsingen soms tot overlast leiden (bijvoorbeeld door de omvang van de voertuigen, uitstoot of verkeersgedrag), zijn ze onmisbaar in de stad. Stadslogistiek houdt Vlaardingen draaiend: zo krijgen we onze bestellingen, kunnen glazenwassers en schilders hun werk doen en blijft de stad schoon van afval. Omdat veel logistiek door commerciële partijen wordt georganiseerd, is dit doorgaans al onderdeel van een zo efficiënt mogelijk proces om producten op de juiste plaats, de afgesproken tijd en tegen lage kosten te leveren. De winst voor duurzame logistieke mobiliteit zit voor Vlaardingen dan ook niet zozeer in het aantal ritten, maar in het type rit. Het gebruik van schonere voertuigen is een eerste stap (zie het thema 'Verschonen'). Daarnaast is ook het faciliteren van pakketautomaten op meerdere centrale locaties in de stad, een middel om bestelbussen in woonwijken te verminderen. Hier komt vaak een rit van een bewoner voor in de plaats, maar deze kan veelal te voet of per fiets worden gemaakt.



Stimuleren deelmobiliteit

Er ontstaat een verandering van het bezit van vervoermiddelen naar het gebruik ervan. Deelmobiliteit vormt een aanvulling op het bestaande mobiliteitssysteem, waarmee vervoermiddelen niet meer (volledig) in eigendom zijn, maar gedeeld worden. Dit verkleint de afhankelijkheid van het bezit van een auto en bespaart ruimte.

Deelvervoer wordt aangeboden door commerciële partijen en kan ook peer-to-peer: de buurman deelt zijn auto. Aanbieders van deelvervoer maken voor hun concept gebruik van de openbare ruimte. Om hierop te sturen verleent Vlaardingen vergunningen, waarbij de gemeente samen met de MRDH eisen stelt aan de kwaliteit van de dienst, hoe met data wordt omgegaan en de uitwisselbaarheid van het deelsysteem.

Het aanbod aan deelvervoer is in Vlaardingen afgenomen met het vertrek van GoSharing, Felix en Check. In de MRDH wordt gewerkt aan een regionale pilot voor deelmobiliteit. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan, kan het voor Vlaardingen interessant zijn hierbij aan te sluiten om het aanbod aan deelmobiliteit in de gemeente te stimuleren. Vlaardingen zal in regionaal verband ook inzetten op heldere afspraken met aanbieders over het aanbod en de plaatsing van voertuigen, zodat overlast wordt voorkomen. Hiervoor wordt samengewerkt met de MRDH.

In woonwijken in zijn kansen voor het delen van auto's, waarmee het (tweede) autobezit wordt verlaagd. Hierop kan de parkeernormering worden aangepast. Door bij nieuwbouw afspraken te maken over het aanbod aan deelmobiliteit, kan vanaf de start worden ingezet op een lager autobezit. Onderdeel van deze afspraken is een lange termijn perspectief over het aanbod van deelvervoer.

In lijn met het programma Duurzame Mobiliteit van de MRDH liggen er bijzondere kansen rondom de metrostations, waarmee deelfietsen het aanbod aan natransport vergroten en het bereik van de metrostations vergroten. Vanaf met name Vlaardingen West en Vlaardingen Oost zijn de bedrijventerreinen met een aanbod van deelfietsen beter te bereiken.

Ontwerpen volgens het STOMP-principe

De gemeente Vlaardingen wil haar inwoners stimuleren om zo duurzaam mogelijke mobiliteitskeuzes te maken. Dit vraagt om een ruimtelijke inrichting die uitnodigt tot meer lopen, fietsen en OV-gebruik. Tegelijkertijd ziet de gemeente een vast reisgedrag en reispatroon bij haar inwoners en ligt er een enorme druk op de beschikbare ruimte, met name dichter bij het hart van de stad. Door vooraf een prioritering te hebben in het verdelen van de ruimte kan de gemeente bewuster keuzes maken op het moment dat er nieuwe straten en wegen worden aangelegd of als bestaande structuren toe zijn aan groot onderhoud. Bij het bepalen van de prioritering is het STOMP-principe leidend binnen de gemeente: We ontwerpen in eerste instantie vanuit het oogpunt van de voetganger en daarna de fietser, het OV, deelconcepten en de auto.

Het is echter niet altijd en overal in de stad mogelijk om iedere modaliteit evenveel ruimte te geven. Met de ABC-gebieden wordt er aangegeven welke modaliteit bij schaarse ruimte voorrang krijgt in het ruimtelijk ontwerp.

Het **A-gebied** kenmerkt zich over het algemeen door oude en smalle straten en een hoge dichtheid in een gemengd gebied. Hierdoor leggen bewoners en bezoekers hier relatief kortere afstanden af naar hun dagelijkse en niet-dagelijkse bestemmingen en voorzieningen. Dit gebied is bij uitstek geschikt voor voetgangers en fietsers. Vervoerwijzen met een grotere ruimteclaim zoals auto's, vrachtwagens maar ook bussen vormen in dit gebied een grote ruimtelijke concurrent. Om voetgangers en fietsers toch de ruimte te bieden wordt verkeersruimte zo ingericht dat fietser en voetgangers veel gebruik maken van deze straten. Denk aan voetgangerszones, brede voetpaden, (semi) shared space en voldoende, bereikbare en kwalitatief hoogwaardige stallingen voor (e-)fietsen. In het ontwerp hebben motorvoertuigen een lagere maximumsnelheid, zijn ze te gast, rijden zij in aangepaste kleine voertuigen of zijn ze geheel afwezig in het straatbeeld. In te ontwikkelen A-gebied wordt aangesloten bij deze stedelijke structuur. Hiermee wordt ook ingezet op een hogere dichtheid. Voetgangers en fietsers krijgen prioriteit in het ruimtelijk ontwerp. Auto ontsluiting en parkeren wordt zo veel als mogelijk buiten hoofdontsluitingen voor voetganger en fiets opgelost.

In het **B-gebied** is de dichtheid van bestemming lager dan in het A-gebied maar hebben de bestemmingen voornamelijk een woonfunctie. De beschikbare ruimte in de straten is enigszins te vergelijken met het A-gebied. De loop- en fietsstromen zijn echter minder groot door lagere dichtheden en voorzieningen mix.

De gemeente zet in deze gebieden in op kwalitatief goede fietsroutes richting A-gebied. Dat wil zeggen, waar mogelijk vrijliggende fietspaden of mogelijk fietsstraten op diverse corridors. Daarbij kan Vlaardingen aansluiten de Metropolitane Fietsroutes (MFR) vanuit de MRDH. Bij beperkte ruimte op hoofdroutes geeft de gemeente in het ruimtelijk ontwerp voorrang aan fietsers en/of creëert zij een goede alternatieve route voor de auto. In uitzonderlijke gevallen kan er een alternatieve route worden gezocht voor fietsers, parallel aan de hoofdverkeersroutes, mits deze routes sociaal veilig, snel en aantrekkelijk zijn. Hoofdfietsroutes worden zo veel als mogelijk gecombineerd met kwalitatieve looproutes met een voldoende breed trottoir.

Woonstraten in B-gebied zijn behoorlijk verkeersluwer dan de hoofdroutes. In deze gebieden kan de fiets makkelijker de ruimte delen met de motorvoertuigen. De uitdaging bij herontwerp ligt bij het verbeteren van de balans tussen de verschillende modaliteiten. Denk aan het verbreden van voetpaden, afstappen van opsluitbanden tussen straat en stoep waardoor auto's zich meer in voetgangersgebied begeven en as-verspringingen of fietsvriendelijke drempels in de straat om stapvoets rijden te stimuleren. Daarnaast kan deelmobiliteit bijdragen op het verlagen van de ruimtelijke druk (zie deelmobiliteit). Vrijgekomen ruimte kan worden verdeeld onder fietsers (voor fietsparkeren) of meer voetgangersruimte.

Het verbeteren van voetgangersroutes en fietsroutes kan daarnaast positief bijdragen aan de bereikbaarheid van OV-haltes, met meer OV-gebruik (en minder autogebruik) als positief bijeffect.

Het **C-gebied** kent een ruimere opzet waardoor de druk op de ruimte minder groot is. Bij het herontwerpen van straten en wegen zet de gemeente in op ruimteverdeling in volgorde van het STOMP-principe. Daarnaast streef de gemeente ernaar om niet meer dan minimale ruimtelijk eisen voor motorvoertuigen aan te houden. De gemeente zet in dit geval in op kwalitatief goede en vrijliggende fietsroutes richting het A-gebied, aansluitend op het netwerken in het B-gebied. Bij belangrijke ontsluitingsroutes kunnen fietsers aan beide zijdes van de weg in twee richtingen fietsen. Voetgangersvoorzieningen langs deze hoofdroutes zijn op orde.

In woonstraten wordt ruimte in het straatprofiel verdeeld onder ten eerste voetgangers, vervolgens fietsers of deeldiensten en als laatste auto en parkeerruimte volgens minimale normen. Parkeerdrukmetingen kunnen inzicht geven in het daadwerkelijke gebruik van parkeervoorzieningen en waar mogelijk de parkeergelegenheid (in combinatie met correct parkeerbeleid en het aanbieden van deelauto's) naar beneden bijstellen. Als alle modaliteiten voldoende ruimte hebben wordt de overgebleven ruimte niet vanzelfsprekend aan voetgangers of fietser uitgegeven. Deze 'restruimte' kan de gemeente kwalitatief invullen met bijvoorbeeld klimaatadaptieve ruimtelijke ingrepen zoals wadi's of snippergroen.

Het **I&B-gebied** ligt bijzonder gunstig ten opzicht van de Vlaardingse metrostations. Een veiligere fiets- en wandelomgeving op industriegebieden en bedrijventerreinen maakt het aantrekkelijker om alternatieve vervoerwijzen te gebruiken om deze gebieden te bereiken. Hiermee stuurt de gemeente op het verduurzamen van mobiliteit van bezoeker en werknemers van deze gebieden, ook als zij van buiten de gemeente komen.

De gemeente Vlaardingen heeft bij verkeerskundig (her)ontwerpen extra aandacht aan de zichtbaarheid van kwetsbare verkeersdeelnemers tussen het vrachtverkeer. Denk aan ruime zichtlijnen en oversteken in twee etappes door het gebruik van vluchtheuvels. Daarnaast zet de gemeente in op zoveel mogelijk gedefinieerde verkeersruimte voor actieve modaliteiten. Dit past zij toe waar mogelijk in straten en wegen in I&B-gebied, op routes van en naar omliggende wijken en op routes naar aanliggende metrohaltes Vlaardingen Oost en Vlaardingen West. Idealiter ligt deze verkeersruimte los van de rijbaan voor vrachtverkeer middels een groene berm of parkeergelegenheid.



Uitbreiden 30 km/u

Om de verkeersveiligheid te verbeteren en hiermee actieve vervoerwijzen te stimuleren kan op veel wegen de snelheid op 50 km/u-wegen worden teruggebracht naar 30 km/u.

Een van de grootste voordelen van deze snelheidsverlaging is de aanzienlijk verminderde kans op overlijden bij verkeersongevallen. De kans op overlijden bij een ongeval waarbij 30 km/u gereden wordt is namelijk een factor 3 kleiner dan bij 50 km/u. Daarnaast is de ernst van een letsel-ongeval kleiner. Door de veiligheid te verbeteren worden ook actieve vervoerwijzen verder gestimuleerd.

De snelheidsverlaging draagt bij aan een leefbare stad. De lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer zorgt namelijk voor minder geluidsoverlast, vermindert het gebruik van de wegen door doorgaand verkeer en creëert een rustigere en meer plezierige leefomgeving.

Door de verlaging van de snelheid naar 30 km/h is er minder geluidsruimte nodig en kan er bij ontwikkellocaties dichter op de straat worden ontwikkeld. Dit biedt kansen voor meer ruimte voor woningbouw.

De snelheidsverlaging draagt er ook aan bij dat het aantrekkelijker is om te lopen of te fietsen. Een lagere maximumsnelheid resulteert namelijk in minder grote snelheidsverschillen tussen verschillende voertuigen op de weg. Dit verhoogt de veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers in het verkeer en maakt fietsen en lopen qua reistijd concurrerender ten opzichte van de auto. Bovendien zijn wegen die eerst als barrières fungeerden met een lagere snelheid makkelijker over te steken.

Bij de verlaging van de snelheid naar 30 km/u is een goede, passende inrichting van de weg groot belang. Enkel een bordje neerzetten is niet voldoende. Daarom verlagen we de snelheid van de wegen alleen als dit ook op een passende en herkenbare manier kan. Wanneer we een weg aanpakken kijken we dan ook hoe we deze weg zo in kunnen richten dat 30 km/u een passende snelheid is. Voorbeelden van ingrepen zijn het toepassen van versmallingen, klinkerbestrating en groen.

Maatwerk en samenwerking met andere partijen is vereist. Bij een doorvoering van een dergelijke snelheidswijziging gaan we in gesprek met nood- en hulpdiensten en vervoerders. Zo kunnen we beter afwegen in hoeverre het aantrekkelijker maken van een weg voor de voetganger en/of fietser zich verhoudt tot de aanrijtijden van hulpdiensten of de reistijd van busvervoer. Ook wordt er met de afdeling Milieu overlegd en gekeken naar de mogelijkheden voor subsidie vanuit verminderen wegverkeerslawaai. Daarnaast is het van belang dat het terugbrengen van wegen naar 30 km/u gepaard gaat met passende maatregelen zodat dit niet leidt tot een verschuiving van problematiek naar een andere weg.

Zero Emissie Stadslogistiek

Diverse grote gemeenten in Nederland voeren per 2025 een zero-emissiezone in. Dit zijn gebieden waar 'op termijn alleen nog uitstootvrije bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen rijden. Vanaf 1 januari 2025 zullen als eerste de meest vervuilende voertuigen worden geweerd. Voor de schonere voertuigen geldt een overgangsregeling. Het doel van deze zones is om de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit in steden te verbeteren en door CO_2-besparingen de klimaatverandering te beperken' (Opwegnaarzes.nl, 2024). Rotterdam, Delft en Den Haag zijn drie van de gemeenten waar vanaf 1 januari 2025 een zero-emissiezone voor logistiek geldt. Vlaardingen volgt met belangstelling de resultaten van deze maatregel. Vanwege de nabije ligging kan deze gemeentelijke wet- en regelgeving op Vlaardingen effect hebben. Stadslogistiek houdt immers niet op bij de gemeentegrens en bedrijven leveren vaak in meerdere steden, wat er toe kan leiden dat ook in Vlaardingen meer gebruik wordt gemaakt van zero emissie voertuigen.

Bewustwording impact eigen verplaatsingen

Om open te staan voor duurzamer verplaatsingsgedrag zijn verschillende zaken van belang. Enerzijds moet duidelijk zijn welke mogelijkheden en voordelen er zijn om duurzaam te verplaatsen in Vlaardingen. Anderzijds kan het helpen om de nut en noodzaak van duurzame mobiliteit scherper voor ogen te hebben. De wijze waarop men zich verplaatst, heeft namelijk impact op het milieu: het is van invloed op de uitstoot van CO_2 en fijnstof, het kan leiden tot extra geluid of trillingen en is van invloed op de veiligheid op straat. Vlaardingen ziet een kans om inwoners bewuster te maken van de impact van persoonlijke mobiliteit en de voordelen die andere keuzes kunnen bieden. Diverse initiatieven kunnen hier handen en voeten aan geven. Denk aan een loop- of fiets-naar-je-werkdag, fietsstimuleringsacties, uitprobeerpakketten van het openbaar vervoer of deelvervoer om inwoners bekend te maken met deze systemen. Sleutelmomenten in iemands leven zoals een verhuizing vormen daarbij een extra kans. Vlaardingen zet haar communicatiekanalen in om initiatieven op dit vlak kenbaar te maken.

Faciliteren laadinfrastructuur

Vlaardingen stimuleert een verdere groei van elektrisch vervoer en faciliteert daarbij openbare laadinfrastructuur. Hiervoor werkt samen met de MRDH en een groot aantal gemeenten in Zuid-Holland in de regioconcessie voor de inkoop van laadpalen. Vlaardingen voert hierin een datagedreven, vraagvolgend laadbeleid. Hiermee plaatst de regionale consessiehouder een laadpaal als er voldoende vraag verwacht wordt. Op deze manier worden laadpalen daadwerkelijk gebruikt en kan er een businesscase voor gemaakt worden.

Laadpalen worden zo veel mogelijk aangelegd op centrale plekken in de wijk of bij openbare voorzieningen, waardoor ze door zoveel mogelijk elektrische auto's gebruikt kunnen worden. Bij nieuwe (gebieds)ontwikkelingen worden laadvoorzieningen zoveel mogelijk inpandig opgelost, waardoor er niet in de openbare ruimte geladen hoeft te worden. Op openbare laadpalen wordt gestreefd naar een hoge bezetting. Hiervoor wordt het onderbord 'opladen elektrische voertuigen' geplaatst.

In 2021 heeft de gemeente haar beleidsregels voor openbare laaddiensten voor elektrisch vervoer vastgelegd (Beleidsregels Concessie openbare laaddiensten elektrisch vervoer Vlaardingen 2021).

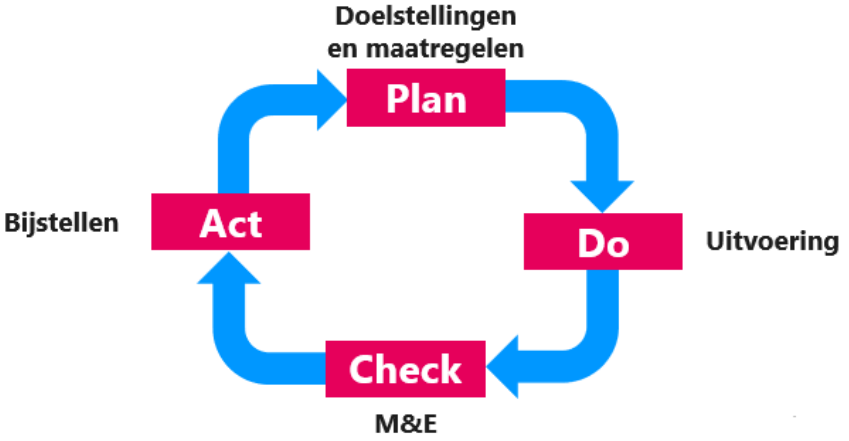
In enkele gemeenten in Nederland wordt geëxperimenteerd met verlengd private aansluitingen (VPA). Bij VPA bevindt de laadlocatie zich in de publieke ruimte en het laadpunt wordt gevoed via een kabel die doorgaans door middel van een ondergrondse kabel op een private netaansluiting van een woonhuis (of bedrijfspand) is aangesloten. Vlaardingen kiest ervoor VPA niet toe te passen, omdat er met laadpalen op eigen terrein in combinatie met het vraagvolgend plaatsen van openbare laadpalen aan de laadbehoefte voldaan kan worden. Aan VPA kleven diverse nadelen, zoals een beperkte regie op het voorkomen van netcongestie en de beperking dat deze oplossing niet geclusterd op een centrale plek kan worden gerealiseerd, zodat deze een groter deel van de buurt bedient. Daarnaast legt de invoering van een dergelijk systeem extra druk op het ambtelijk apparaat om elke aanvraag te beoordelen en goed te keuren.

6. Monitoring en evaluatie

Vlaardingen wil bij het verzilveren van de kansen uit Duurzame Mobiliteit grip hebben op de uitvoering en de effecten van genomen maatregelen. Dit geeft zicht op de mate waarin de doelstellingen behaald worden en biedt gelegenheid om tussentijds bij te sturen wanneer nodig.

Doel monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie (M&E) is een belangrijk onderdeel in de beleidscyclus. Artikel 20.1 van de Omgevingswet beschrijft de Monitoringsplicht. Met monitoring en evaluatie gaan we na hoe het staat met de voortgang op de doelstellingen om mobiliteit in Vlaardingen te verduurzamen (hoofdstuk 2). Dat kan aan de hand van indicatoren die een goede afspiegeling vormen van de thema's uit Duurzame Mobiliteit. De Monitoring van Duurzame Mobiliteit wordt onderdeel van het programma Mobiliteit en Bereikbaarheid, wat wordt uitgewerkt in een M&E-plan.
We houden zicht op de inzet van middelen, de maatregelen die zijn uitgevoerd en de effecten op de indicatoren. Door op gezette tijden (vóór, tijdens en na uitvoering van maatregelen) te meten houden we de voorgang in het oog en kunnen we tussentijds bijsturen wanneer nodig.



Figuur 6.1 Monitoring en Evaluatie (M&E) een belangrijk onderdeel van de Plan-Do-Can-Check-cyclus.

Indicatoren

In het kader van duurzame mobiliteit en de ambities uit hoofdstuk 2 om een modal shift naar duurzame mobiliteit te realiseren en een afname van de emissie van CO_2 door verkeer, zijn ten minste de volgende indicatoren relevant:

- Modal split van Vlaardingen (verdeling van vervoerwijzen)
- Nabijheid van voorzieningen: het aandeel inwoners binnen 10 minuten lopen van een basisschool, huisarts/apotheek, grote supermarkt en OV-halte.
- Emissies CO_2, fijnstof en stikstof
- Aandeel elektrische/hybride voertuigen
- Aanbod en gebruik van laadpalen
- Aanbod en gebruik deelmobiliteit

In lijn met regionale monitoring MRDH

Deze werkwijze sluit aan op de regionale monitoring vanuit het Regionaal Maatregelpakket van de MRDH. Hier wordt voor de gehele regio in beeld gebracht welke maatregelen worden genomen op het gebied van duurzame mobiliteit en hoe deze bijdragen aan een vermindering van CO_2-uitstoot. Veel maatregelen hebben immers ook buiten de gemeentegrenzen effect. Ook blijft Vlaardingen voor haar eigen gemeente een vinger aan de pols houden hoe het staat met de transitie naar duurzame mobiliteit op basis van de beschreven indicatoren.