

MOBILITEITSVISIE WESTLAND 2040



Noordzee

Den Haag

Leidschendam

Voorburg

Rijswijk

Zoetermeer

Westland

Delft

Rotterdam
The Hague
Airport

Maassluis

Capelle
a/d IJssel

Brielle

Vlaardingen

Schiedam

Rotterdam

COLOFON



Movares
adviseurs & ingenieurs

Projectteam Gemeente

Remco de Bruijn, Niels Rovers, Denise Zwirs, Bart Goedbloed, Wibo Lenting, Amanda Koene, Vincent Kagie, Madelon Knop, Ernest Maas en Joost van der Berk

Projectteam Movares

Hans Zuiver en Isaac de Boer Ferrier

Foto's

Gemeente Westland en Movares

Datum

21-10-2019

Status

Ter behandeling in de Commissie Ruimte d.d. 26-11-2019



VOORWOORD

Het is druk in Westland. De economie groeit, er komen meer auto's, onze inwoners verplaatsen zich vaker en meer dan voorheen. Dit geldt ook voor de langere termijn, waardoor Westland voor meerdere grotere opgaven komt te staan. In 2040 wonen er mogelijk 140.000 mensen in de gemeente en zijn er mogelijk 6.500 extra woningen gebouwd, groeit de economie door, is de Greenport 3.0 ontstaan waardoor de productie en het werk veranderen en gaat het verschonen en verduurzamen van het verkeer en vervoer geleidelijk aan een steeds belangrijkere rol spelen. De keuze tot hoever het aantal inwoners met de hiervoor te bouwen extra woningen in Westland kan doorgroeien, wordt in de loop van 2020 ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. Ook in de omliggende gemeenten is in 2040 het aantal inwoners, woningen en de economie toegenomen.

Ondanks de in de komende jaren te realiseren projecten (waaronder de reconstructie van de Wippolderlaan en A4 / Harnaschknoop), blijven de verkeer- en vervoernetwerken in en rondom Westland door bovenstaande ontwikkelingen vooral in de spits te zwaar belast. Hierdoor komt de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Westland onder druk te staan. Om dit voor te zijn moeten op

korte termijn maatregelen worden genomen. Dit geldt zowel voor het agrologistiek vrachtverkeer, de auto, het openbaar vervoer en de fiets.

Rond 2030 zijn grote ingrepen nodig die alleen samen met landelijke en regionale overheden en belanghebbenden kunnen worden gerealiseerd. Deze bestaan onder meer uit het aansluiten van de gemeente op het netwerk snelle OV-verbindingen waaronder het spoor (waardoor de belangrijkste economische locaties in Westland en de regio binnen een half uur bereikbaar worden), het realiseren van een vrijliggend logistiek netwerk, ongelijkvloerse kruispunten en een netwerk van vrijliggende snelle fietspaden naar bestemmingen binnen en buiten de gemeente. Bezien wordt of het op te richten Investeringsfonds van het Rijk hiertoe kan worden benut. De daadwerkelijke keuzen worden bij de voorjaarsnota gemaakt. **Met deze maatregelen ontstaat een duurzaam bereikbaar Westland.**

Deze Mobiliteitsvisie Westland 2040 is in samenwerking met de inwoners, ondernemers, belangenverenigingen en landelijke en regionale overheden tot stand gekomen. Hiervoor zijn onder andere twee bijeenkomsten voor belanghebbenden georganiseerd. De inbreng is meegenomen in de visie.

DUURZAAM BEREIKBAAR WESTLAND 2040



1. INLEIDING	1
2 BOVENDLIGGEND BELEID	3
3 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN	7
4 HUIDIGE SITUATIE EN DOORKIJK	11
5 AMBITIES EN DOELEN	14
6 UITWERKING: LOGISTIEK	17
7 UITWERKING: AUTO	21
8 UITWERKING: OPENBAAR VERVOER	26
9 UITWERKING: DOELGROEPENVERVOER	28
10 UITWERKING: FIETS	30
11 UITWERKING: LOPEN	33
12 INTEGRALE MAATREGELEN	35
13 COMMUNICATIE	42
LITERATUURLIJST	43



1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De gemeente Westland hoort met meer dan 110.000 inwoners tot de dertig grootste gemeenten in Nederland. Westland heeft zich ontwikkeld tot een wereldwijde hotspot als het gaat om glastuinbouw en is de derde economische motor van het land.

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid was tot de vaststelling van deze Mobiliteitsvisie gebaseerd op het Westlands Verkeer- en Vervoerplan 2005-2015 (WVVP) en de Structuurvisie Westland 2025. Veel van de hierin opgenomen doelstellingen en uitvoeringsprogramma's zijn gerealiseerd, dan wel aan herziening toe. Zo groeit het aantal inwoners richting 2030 naar mogelijk 128.000 en richting 2040 naar mogelijk 140.000 inwoners. Tot 2040 zouden hierdoor mogelijk nog 6.500 woningen extra moeten worden gebouwd. De keuze tot hoever het aantal inwoners met de hiervoor extra te bouwen woningen in Westland kan doorgroeien, wordt in de loop van 2020 aan de gemeenteraad ter besluitvorming voorgelegd.

De bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid in Westland en aangrenzende gemeenten komt de komende decennia onder druk te staan door de woningbouwopgave, de verder groeiende

economie, de doorontwikkeling naar de Greenport 3.0 en de groeiende mobiliteitsvraag.

In de concept Omgevingsvisie is voor 2030 de volgende ambitie opgenomen “[Westland is een gemeente waar het welzijn en de welvaart van onze inwoners voorop staat. We zorgen daarbij goed voor onze leefomgeving en duurzaamheid heeft een prominente plek. We werken samen met onze inwoners en ondernemers aan een optimale balans tussen de ecologische, economische en de sociale belangen binnen onze gemeente. In 2030 hebben we een ideaal Westlands evenwicht bereikt tussen deze belangen...](#)”.

Voorliggende mobiliteitsvisie sluit aan op de ambities van de Omgevingsvisie en vormt richting 2040 het kader om besluiten op het gebied van mobiliteit, integrale gebiedsuitwerking en grotere infrastructurele maatregelen te kunnen nemen.

1.2 LOKALE CONTEXT

In het WVVP 2005-2015 zijn zowel de visie, de strategie en het uitvoeringsprogramma opgenomen. In voorliggend document zijn alleen de visie richting 2040 met strategie en maatregelen op hoofdlijnen, om de gestelde ambities en doelstellingen te kunnen halen, opgenomen. Deze vormen de basis voor het

Beleidsprogramma Duurzaam Bereikbaar Westland met een doorlooptijd van 3 jaar. Hierin wordt steeds voor het komende jaar -op grond van de evaluatie van het voorgaande jaarplan, de beschikbare middelen en prioritering- een jaarplan met concrete acties en mogelijke afwijkingen ten opzichte van de Mobiliteitsvisie uitgewerkt en ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. De Mobiliteitsvisie is geen één op één vervanging of actualisatie van het WVVP en wordt één keer per vier jaar of indien nodig eerder, geactualiseerd.

De komende jaren wordt gewerkt aan een integrale ruimtelijke visie voor de periode 2030-2040. Deze uitwerking kan grote gevolgen hebben op de mobiliteitsbehoefte in en rondom Westland. Recent zijn diverse scenario's doorgerekend en onderzoeken uitgevoerd naar ontwikkelingen in de logistiek en glastuinbouwsector. Met het Rijk, de provincie en de MRDH wordt gewerkt aan de verstedelijkingsagenda, de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0, uitwerking van het Klimaatakkoord en het actieplan CO2 reductie verkeer en vervoer van de MRDH. Hiervoor is behoefte aan een lange termijn visie op verkeer en vervoer in Westland.

1.3 HET PROCES

Om te komen tot voorliggend mobiliteitsbeleid is gezocht naar een proces dat recht doet aan de verschillende doelstellingen en belangen binnen de gemeente. Bij de uitwerking is daarom gekozen voor een interactief proces. Begonnen is met het in beeld brengen van de huidige verkeerssituatie. Waar en wanneer doen zich knelpunten voor? Wie ondervindt hier overlast van? Waardoor worden de problemen veroorzaakt? Hierbij is vooral gebruik gemaakt van de aanwezige kennis binnen de ambtelijke organisatie van de gemeente, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

(MRDH) en de Provincie Zuid-Holland, het bedrijfsleven en belangenverenigingen. In juli 2019 zijn twee bijeenkomsten georganiseerd waar belanghebbenden en belangstellenden (bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van belangenorganisaties) hun ervaringen en wensen op het gebied van mobiliteit konden aandragen.

In het najaar van 2019 is een conceptversie van de mobiliteitsvisie ter discussie en meningsvorming aan het college en de raads werkgroep verkeer en vervoer voorgelegd. Hierna is opnieuw een bijeenkomst georganiseerd waar belanghebbenden en belangstellenden op het plan konden reageren. De definitieve versie van de Mobiliteitsvisie is eind 2019 ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd.

1.4 LEESWIJZER

- In hoofdstuk 2 staat het bovenliggend beleid van het Rijk, de provincie en de regio beschreven.
- De voor het mobiliteitsbeleid relevante trends en ontwikkelingen worden in hoofdstuk 3 toegelicht.
- De verkeerssituatie anno 2019 is verwoord in hoofdstuk 4.
- De ambities en doelen van de mobiliteitsvisie staan centraal in hoofdstuk 5.
- De hoofdstukken 6 tot en met 11 bevatten de uitwerking van deze ambities en doelen voor de verschillende modaliteiten.
- Hoofdstuk 12 bevat een overzicht van het maatregelenpakket.
- De communicatie over het nieuwe mobiliteitsbeleid komt tenslotte in hoofdstuk 13 aan de orde.





2 BOVENLIGGEND BELEID

2.1 HET RIJK

Structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Hierin schetst het Rijk haar ambities: hoe moet Nederland er in 2040 voor staan? De SVIR heeft de Nota Mobiliteit vervangen en benoemt (dezelfde) essentiële onderdelen van het verkeersbeleid:

- afstemming met buurgemeenten is verplicht,
- inzet op ketenverplaatsingen (om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren),
- mobiliteit voor iedereen en als stimulans voor economische groei,
- stimuleren van gebruik van de fiets,
- verkeersveiligheid,
- duurzame mobiliteit (CO2-reductie).

Voorliggende Mobiliteitsvisie is een uitwerking van het landelijke beleid.

Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV)

De afgelopen jaren is het aantal ernstige verkeersgewonden gestegen en het aantal dodelijke slachtoffers lijkt niet verder te dalen. Gemiddeld komen elke dag 2 mensen niet meer thuis. En jaarlijks raken ruim 20.000 anderen gewond. De klassieke manier van benadering van verkeersveiligheid werpt minder

vruchten af. Het is tijd om verkeersveiligheid vanuit een nieuw perspectief te benaderen en meer structurele aandacht te geven. Diverse partijen, waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de MRDH hebben eind 2018 een gezamenlijke visie op de aanpak van verkeersveiligheid gepresenteerd: het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur' (SPV).

De nadruk ligt op een proactieve aanpak op basis van risico's, in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Hiervoor moet data worden verzameld over risico's die er nu zijn of zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Dit zijn bijvoorbeeld risico's op basis van infrastructuur (een onveilig kruispunt) of weggebruikers (smartphonegebruik). Met het inschatten van risico's kan preventief actie worden ondernomen door de verantwoordelijk wegbeheerder. Voor het mobiliteitsbeleid is relevant dat concrete maatregelen een plaats moeten krijgen in een lokaal uitvoeringsplan. [Hiervoor wordt een specifiek SPV Westland 2030 opgesteld.](#)

De Omgevingswet

Op 1 januari 2021 treedt de Omgevingswet in werking. Deze wet heeft tot doel de fysieke leefomgeving te verbeteren. In de Omgevingswet staan waarden als veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De wet voorziet in meer afwegingsruimte om lokaal te besluiten over de leefomgeving en in een meer samenhangende benadering in beleid, regelgeving en besluitvorming over de leefomgeving. Met de Omgevingswet worden uiteindelijk 26 wetten samengevoegd tot één wet. Iedere gemeente moet een Omgevingsvisie vaststellen.

In een programma werkt de gemeente vervolgens het beleid uit voor (een onderdeel van) de fysieke leefomgeving. Er kunnen in het programma maatregelen worden genoemd die nodig zijn om de gewenste kwaliteit te bereiken. Zo kan een programma gericht zijn op een specifiek beleidsthema (zoals mobiliteit) of op gebieds- of projectniveau worden opgesteld. Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid wordt opgenomen in het Beleidsprogramma Duurzaam Bereikbaar Westland.

Klimaatakkoord

In het regeerakkoord heeft het kabinet een ambitieus klimaatdoel gesteld: 49% minder broeikasgasemissies in 2030 ten opzichte van 1990. De maatregelen, waaronder die voor verkeer en vervoer, zijn eind juni 2019 gepresenteerd. De aanpak bestaat uit acties die zich richten op:

- **Schoner:** centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging van het gebruik van fossiele brandstoffen naar elektrisch aangedreven voer- en vaertuigen. Voortweewielers, personenauto's, bestelbusjes en bussen is dit technisch nu al binnen handbereik en dit zal dan ook een substantieel aandeel leveren aan de beoogde CO₂-reductie. Daarom streeft het kabinet er dan ook naar dat in 2030 alle nieuwe personenauto's zero emissie zijn. Voor zwaar vrachtvervoer zijn nog innovaties nodig om te kunnen elektrificeren via batterij of brandstofcel.
- **Slimmer:** het optimaliseren van stromen, beter benutten van vervoerscapaciteit over weg, water- en spoorwegen, het delen van voertuigen, et cetera.
- **Anders:** het aanpassen van het mobiliteitsgedrag: makkelijker switchen tussen modaliteiten, reistijden (spits mijden), zuinige rijstijl en minder reizen (thuiswerken).
-

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Het kabinet heeft de ambitie dat alle auto's die vanaf 2030 in Nederland worden verkocht emissieloos zijn. Het aantal elektrische personenvoertuigen zal door het Rijksbeleid in 2030 toegenomen zijn van de huidige 145.000 naar 1,9 miljoen. Het aantal publieke laadpunten moeten hierdoor fors toenemen. Dit vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Hiervoor is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waarin de sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moet op gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Gemeentes moeten een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur opstellen en zorgdragen voor versnelde procedures voor de uitrol en het elektrificeren van het eigen wagenpark met bijbehorende laadvoorzieningen. Hierbij wordt ondersteuning geboden door regionale projectbureaus. Westland valt onder de regio Zuid-Holland en Zeeland.

Schone Lucht Akkoord (hoofdpijnen)

Schone lucht is van levensbelang. Luchtverontreiniging behoort tot een van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Het kabinet heeft de ambitie om samen met decentrale overheden een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te bewerkstelligen om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Dit krijgt vorm in het Schone Lucht Akkoord, dat in samenwerking tussen decentrale overheden en het Rijk tot stand zal komen.

Staatssecretaris Van Veldhoven (IenW) heeft de Tweede Kamer in juli 2019 een brief gestuurd over de hoofdpijnen van het Schone Lucht Akkoord. Inzet van het kabinet is om in alle relevante sectoren een emissiereductie te realiseren, met als doel om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen.

Voor het wegverkeer wordt ingezet op een verdere aanscherping van de Europese emissie-eisen voor voertuigen en verbetering van de monitoring en het toezicht in Nederland. Voor mobiele werktuigen zoals bouwmaschinen is een forse gezondheidswinst mogelijk door het versneld schoner maken van de machines. Vooral via de overheidsaanbestedingen van wegen en kunstwerken is dit mogelijk. Daarnaast leveren maatregelen uit het Klimaatakkoord, waaronder elektrificatie, de werkgeversaanpak en efficiënte logistiek, aanzienlijke reducties op.

Programma Aanpak Stikstof

Minder stikstof, sterkere natuur en economische ontwikkeling zijn de doelen van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Al jaren is er in veel Natura 2000-gebieden een overschot aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden). Dit is schadelijk voor de natuur. Het belemmert ook de vergunningverlening voor economische activiteiten, waaronder bij de bouw van nieuwe woningen en infrastructuur. In Westland zijn het Staelduinse bos en de Solleveld & Kapittelduinen Natura 2000-gebieden. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State geoordeeld dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet als basis voor toestemming van activiteiten mag worden gebruikt. Het Adviescollege Stikstofproblematiek heeft eind september 2019 een eerste advies uitgebracht over de wijze waarop en de voorwaarden waaronder weer toestemming kan worden verleend voor ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken op daarvoor gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden.

Logistiek en goederenvervoer

Op 4 juli 2019 hebben minister Cora van Nieuwenhuizen (IenW), Aad Veenman (Topsector Logistiek) en Steven Lak (Logistieke Alliantie) het gezamenlijke ambitiesdocument 'Logistiek en goederenvervoer in 2050' ondertekend. Om de hierin geformuleerde ambities te realiseren zijn zeven thema's opgenomen: kennisontwikkeling en innovatie, multimodale knooppunten en verbindingen, verduurzaming, imago, menselijk kapitaal, veiligheid en internationalisering. Hierbij wordt ingezet op een juiste balans tussen 95% minder CO2-uitstoot in 2050 (t.o.v. 1990) en behouden van het concurrentievermogen van de sector. De gemeentelijk mobiliteitsvisie sluit hierop aan (zie onder ander paragraaf 3.2 en hoofdstuk 6).

2.2 PROVINCIE

In het Coalitieakkoord Zuid-Holland 2019-2023 stelt de provincie dat de regionale bereikbaarheid onder druk staat. Economische groei, een groeiende bevolking en een trek naar de stad zorgen voor toenemende drukte op de bestaande infrastructuur, zowel wat betreft goederen- als personenvervoer. Door deze ontwikkelingen slibben de wegen dicht, loopt het openbaar vervoer vol en ontstaan de eerste fietsfiles. De ambitie is dat iedereen in Zuid-Holland op een duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kan reizen, waarbij voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk is. In de aanpak staan onder andere de volgende punten centraal:

- Investeren in alle vormen van vervoer: integraal maatwerk, waarbij per locatie wordt bekeken welke mix van hoogwaardig OV, fietsverkeer, wandelwegen en automobilititeit passend is.
- Meer overstappunten en OV-hubs. Bij OV-knooppunten moeten goede fietsvoorzieningen zijn en bij de regionale hoofdknooppunten moeten reizigers (OV-)fietsen kunnen huren.
- Beter benutten infrastructuur. Bij een bereikbaarheidsprobleem wordt eerst gekeken naar slimme oplossingen voordat nieuwe infrastructuur wordt aangelegd (eerst benutten, dan bouwen).
- De provincie stimuleert waar mogelijk vrachtvervoer over water. Het ontlast namelijk de wegen en is hiermee essentieel voor een goede doorstroming van goederenvervoer door Zuid-Holland.

Doel	Top-eis	Ambitie 2025 t.o.v. huidig
Concurrerende economie	Aantal mensen dat de economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer	Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen/ voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	Toename van 10% voor 90% van de woongebieden
Kwaliteit van plekken	Gebruikerswaardering van de stedenbaan-knopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
De duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem (CO2)	CO2-afname van 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Kostenafname van 10% voor het gehele OV-systeem

- Fietsen en wandelen zijn een gezonde en duurzame manier van vervoer. De provincie zet daarom in op het verbeteren en aanleggen van veilige fiets- en wandelpaden / fietssnelwegen en stimuleert de aanleg van oplaadplekken voor e-bikes.

In het coalitieakkoord staat tenslotte dat de looptijd van het programma Mobiliteit is verstreken en dat dit programma wordt herschreven. Hierbij wordt voorrang gegeven aan knelpunten die op dit moment spelen. Het nieuwe programma dient als bouwsteen voor het provinciaal Omgevingsbeleid.

2.3 METROPOOLREGIO

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB)

Voor de MRDH is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 (UAB) de inhoudelijke basis voor besluiten over activiteiten en maatregelen. Het doel is om de agglomeratiekracht en de concurrentiepositie van de metropoolregio te versterken en de leefbaarheid te vergroten. De tabel op pagina 5 bevat de vijf bereikbaarheidsdoelen met bijbehorende top-eisen en ambities voor 2025.

CO₂-reductie in het verkeer

De 23 gemeenten in de MRDH hebben gezamenlijk de ambitie uitgesproken om de CO₂-uitstoot van het verkeer en vervoer in 2025 met 30% te verminderen. Hiertoe is in 2019 het Actieplan CO₂ reductie verkeer en vervoer met maatregelenpakket opgesteld (zie de bijlagen). De hiertoe benodigde maatregelen zijn

onderverdeeld in drie categorieën: het verschoneren, het veranderen en voorkomen van mobiliteit. Uit een recente doorrekening is gebleken dat de MRDH gemeenten met deze maatregelen een gezamenlijke reductie van 17% in 2025 kunnen halen. De resterende 13% moet komen uit landelijk te nemen maatregelen. Veel maatregelen krijgen door de regionale aanpak het gewenste effect.

Omdat elke gemeente anders omgaat met de opgaven, worden lokale CO₂-reductieplannen opgesteld. Westland kiest ervoor om deze maatregelen mee te nemen in de Mobiliteitsvisie.

Green Deal Zero Emission Stadslogistiek

Tweëntwintig gemeenten in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, waaronder Westland, hebben op 20 december 2018 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend: ze willen in 2025 hun binnensteden zoveel mogelijk uitstootvrij bevoorraden. Hierbij gaat het onder andere om logistiek rondom winkels en horeca, bouwprojecten, afvalinzameling, facilitaire aanlevering van kantoren en thuisbezorging. Met het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek wordt getracht 20% van de afgesproken CO₂-reductie in het verkeer te realiseren. Een overzicht van de bijbehorende maatregelen is opgenomen in de bijlagen.

De vijf economische knooppunten in de MRDH zijn gedefinieerd in de UAB en betreffen de volgende:

- Schouwingen
- Internationale Zone
- Den Haag centrum
- Pluspoolplekken
- Zuidenwiese Stufkastlocaties
- TU Delft
- RTHA (Rotterdam The Hague Airport)
- Rotterdam Alexandrium
- Rotterdam centrum
- Kralingse Zoom / Brainpark
- Rotterdam Zuidplein





3 TRENDS & ONTWIKKELINGEN

3.1 GROEI VAN DE BEVOLKING

Rond 2030 wonen er naar verwachting 128.000 inwoners in Westland en in 2040 mogelijk 140.000 inwoners. De keuze tot hoever het aantal inwoners met hiervoor te bouwen extra woningen kan doorgroeien, wordt in de loop van 2020 ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd.

Ook in de omliggende gemeenten is er een forse woningbouwopgave. Zo worden in Den Haag Zuidwest in de periode 2030-2040 naar verwachting 10.000 nieuwe woningen bijgebouwd.

De wegenstructuur in de gemeente, waaronder de Lozerlaan, Wippolderlaan, Veilingroute, N213 en de aansluitingen op de A4 en de A20 krijgen door de lokale en regionale woningbouw met extra verkeer te maken. Hierdoor zijn zowel op de korte, middellange en lange termijn grote maatregelen nodig.

De consequenties hiervan worden in de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 samen met het Rijk, de Provincie Zuid-Holland, de MRDH en de gemeente Den Haag onderzocht en de komende jaren verder uitgewerkt. Hierbij worden alle modaliteiten meegenomen.

3.2 GROEI ECONOMIE

De verwachting is dat de vraag naar lokaal geproduceerde producten de komende decennia blijft stijgen. Bij de glastuinbouw ligt het accent op

herstructurering, verduurzaming, kennis en innovaties (o.a. vertical farming, geothermie, roboting). Het aantal arbeidsplaatsen in de kassen zal hierdoor naar verwachting afnemen, maar de meer specialistische werkgelegenheid neemt toe.

Meer aanvoer van elders geproduceerde producten, hogere productie en vlugger, vaker en verser leveren heeft impact op het logistieke verkeer. De verwachting is dat met de groei van de productie ook het logistiek vrachtverkeer de komende decennia blijft stijgen. Hierbij ligt de nadruk op transport over de weg. Om het wegennet te ontlasten wordt echter ook gekeken naar de mogelijkheden van vervoer over water en spoor (zie paragraaf 6.4).

Het agrologistieke cluster heeft aangegeven dat voor de korte (2022) en middellange termijn (2030) behoefte is aan goede en snelle verbindingen met de Rotterdamse haven, Schiphol, het achterland en goed functionerende interne verbindingen. Voor de lange termijn (2040) zijn multimodale oplossingen en inzet van technologische innovaties in beeld waaronder, (deels) zelfrijdend vrachtverkeer (zie paragraaf 6.3).

Door deze groei neemt de behoefte aan bedrijventerreinen en -locaties toe. Omdat de nadruk steeds meer op kennis / innovatie en specialistisch werk komt te liggen, wordt direct, snel en hoogwaardig openbaar vervoer -aangesloten op het regionaal / landelijke OV-netwerk waaronder het spoor- steeds belangrijker.

3.3 AUTOBEZIT EN -GEBRUIK

Het aantal personenauto's in Nederland blijft groeien. Op 1 januari 2019 waren er 8,5 miljoen personenauto's, dat is 1,9 procent meer dan een jaar eerder. Vergeleken met 2009 is het aantal personenauto's met 13 procent toegenomen.

Door de vergrijzing zijn er landelijk steeds meer mensen van 75 jaar en ouder. In deze leeftijdsgroep was het autobezit per duizend inwoners op 1 januari 2018 een derde hoger dan tien jaar eerder. Dat is de sterkste groei van alle leeftijdsgroepen. Onder 18-30-jarigen is het autobezit het laagst. Jarenlang nam het autobezit in deze categorie af, maar de afgelopen jaren is er weer een kleine stijging te zien. Dit staat haaks op het beeld dat jongeren zich steeds meer afkeren van een eigen auto en volledig uitgaan van de fiets, OV en vormen van shared-mobility (zie ook volgende paragraaf).

Het autobezit onder jongeren die buiten de stad wonen is twee keer zo hoog als dat van jongeren die in een stedelijk gebied wonen. Begin 2015 had gemiddeld 1 op de 5 jongeren (18 tot 30 jaar) in de zeer stedelijke gebieden een auto. In niet stedelijke gebieden was dat 2 op de 5. Het gemiddeld autobezit in Westland ligt boven het landelijke gemiddelde.

Verwacht wordt dat het autogebruik door de groei en verschuiving van productie naar specialistisch werk (zie paragraaf 3.2) zal toenemen. Steeds meer inwoners van Westland zullen buiten de gemeente gaan werken en meer mensen van omliggende steden in Westland.

3.4 MOBILITY AS A SERVICE

Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. De muziekdienst Spotify is een van de bekendste voorbeelden. Bij mobiliteit wordt vaak gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een service'. Via MaaS-platforms kan eenvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc.

De verwachtingen over MaaS zijn hooggespannen. Het heeft immers de potentie om ketenmobiliteit verder te versterken. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS. Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen die in grote steden wonen tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM echter nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden en in welke mate het een alternatief gaat vormen voor het gebruik van de privéauto is nog de vraag. Vaak is het aanvullend en minder vervangend. Juist hierdoor is het niet meer weg te denken.

Westland volgt de ontwikkelingen op het gebied van MaaS en gaat -samen met de markt- onderzoeken of toekomstige MaaS-concepten van toegevoegde waarde zijn voor reizigers en in hoeverre het bijdraagt aan de gemeentelijke (mobiliteits)doelstellingen.



3.5 MOBILITEITSTRANSITIE

Net als de energietransitie gaat ook de mobiliteitstransitie de komende decennia een belangrijke rol spelen. De mobiliteitstransitie maakt onderdeel uit van het Klimaatakkoord en heeft als doel in 2050 de CO₂-uitstoot van het verkeer en vervoer vrijwel tot nul te reduceren. Hierbij wordt ingezet op het verschoneren en uiteindelijk uitstootvrij (zero-emission) maken van het verkeer en vervoer.

Omdat de komende jaren nog veel technieken en vormen van duurzame energie in ontwikkeling zijn, is het nu lastig aan te geven welke (combinatie van) technieken en duurzame brandstoffen uiteindelijk gaan worden toegepast. Op dit moment is elektrisch vervoer vooral voor de e-bike en de auto aantrekkelijk.

Elektrische voertuigen

Nederland telde op 1 juli 2019 bijna 64.000 volledig elektrische personenauto's, tweemaal zoveel als een jaar eerder. Van de nieuw verkochte auto is circa 7% volledig elektrisch. Ter vergelijking, in Noorwegen is bijna 33% van de nieuwe auto's volledig elektrisch. Naar verwachting zijn de aanschafkosten van een elektrische auto rond 2024 vergelijkbaar met de kosten van een auto met verbrandingsmotor. Het streven van het kabinet is dat vanaf 2030 alleen nog uitstootvrije personenauto's worden verkocht. Hiermee is natuurlijk niet direct al het verkeer uitstootvrij.

Naar verwachting zijn er rond 2030 1.8 miljoen elektrische auto's in Nederland, waarvan circa 12.000 in Westland (nu 400). Hiervoor zijn dan 2.000 oplaadvoorzieningen (nu 50) in de openbare ruimte nodig.

Groengas

Het openbaar vervoer in de regio rijdt sinds kort elektrisch of op groengas. Dit geldt ook voor een deel van het doelgroepenvervoer. Hierdoor daalt de uitstoot waaronder die van CO₂ fors. Het rijden op groengas is echter niet uitstootvrij. Hierover zijn in MRDH-verband afspraken gemaakt. Vanaf 2025 zijn alle nieuwe voertuigen in het openbaar vervoer en een deel van het doelgroepenvervoer uitstootvrij.

Waterstof

Het rijden op waterstof is een andere mogelijkheid om te verduurzamen. Waterstofvoertuigen zijn namelijk uitstootvrij (stikstof, fijnstof en CO₂). Waterstof wordt daarbij in het voertuig omgezet in elektriciteit. Rijden

op waterstof is met name interessant voor zware voertuigen en voor voertuigen die langere afstanden moeten afleggen (bijvoorbeeld vrachtwagens). De mogelijkheden zijn nu nog kostbaar en het aantal voertuigen en vulpunten is beperkt.

Rijkswaterstaat werkt aan de realisatie van meer waterstofstations, waarbij de ambitie is om in 2020 er 20 operationeel te hebben.

3.6 ZELFRIJDEND VERVOER

Diverse grote partijen in de automotive industrie en internet-giganten zoals Google en Apple zijn druk bezig met de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen. In Nederland wordt uitvoerig getest met zelfrijdende auto's en vrachtwagens. Dat (deels) zelfrijdende auto's er op termijn aankomen lijkt steeds duidelijker, maar wanneer precies is nog de vraag. Rijkswaterstaat verwacht dat zelfrijdende voertuigen pas na 2030 een positief effect op de bereikbaarheid kunnen gaan hebben. Vooral tijdens de transitiefase, waarin regulier en zelfrijdend verkeer rond rijdt, zijn extra maatregelen nodig. Met name verkeersveiligheid en de juridische regelgeving vergen extra aandacht.

Verwacht wordt dat zelfrijdend vervoer uiteindelijk het gebruik en ontwerp van stedelijk gebieden drastisch zal veranderen. Dit omdat zelfrijdende voertuigen efficiënter gebruik maken van infrastructuur en zelf een parkeerplek kunnen opzoeken. Hiermee leggen deze voertuigen een minder grote claim op de schaarse ruimte. De ruimte die hierdoor vrijkomt kan worden teruggegeven aan bewoners, meer ruimte voor groen en spelende kinderen op straat. De mogelijke consequenties zijn echter nog met grote onzekerheid omgeven.

De grote vraag is of de deels zelfrijdende auto daadwerkelijk een groot effect heeft op het gemiddeld autobezit. Delen we een zelfrijdende auto of heeft iedereen een of meerdere eigen zelfrijdende voertuigen? En wat betekent de zelfrijdende auto voor het openbaar vervoer? In Westland wordt begin 2020 gestart met een pilot met (deels) zelfrijdende vrachtwagens (zie paragraaf 6.3).

3.7 (BROM-) FIETSONTWIKKELING

Fietsen leidt tot een langer en gezonder leven. Fietsen is ontspannend, gemakkelijk, voordelig en resulteert in minder uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging dan gebruik van de auto.

Door het realiseren van directere routes naar de belangrijkste bestemmingen en bestaande fietsroutes veiliger en comfortabeler te maken, zet Westland in op het aantrekkelijker maken van fietsverkeer.

De technische ontwikkelingen op en rondom de fiets gaan steeds sneller. De mogelijkheden voor het gebruik van de fiets nemen hierdoor toe. De komst van de e-bikes en de steeds grotere acceptatie hiervan onder alle doelgroepen maakt fietsen bovendien makkelijker en laagdrempeliger. Ook wordt de actieradius van het fietsen groter.

De recente ontwikkeling van speed pedelecs (max. 45 km/u) versterkt dit, maar zorgt er ook voor dat veiligheid een steeds groter issue wordt. Bestaande (fiets) infrastructuur is niet automatisch bruikbaar voor hogere snelheden en nieuwe toepassingen (bijvoorbeeld e-bakfietsen). Technologische innovaties geven daarnaast nieuwe mogelijkheden op verschillende gebieden. Het gaat hierbij om het stallen van fietsen, nieuwe mogelijkheden van fietsverhuur / deelfietsen en het monitoren van het fietsgebruik.

Ook de elektrische bromfiets biedt goede mogelijkheden voor woon- werkverkeer, vooral binnen Westland en van / naar de TOP-locaties in de regio. Het elektrische brom- en fietsgebruik neemt de aankomende jaren verder toe. Dit is een goed alternatief voor korte ritten met de auto en heeft positieve effecten op de uitstoot van schadelijke stoffen.

3.8 BREXIT

Het Verenigd Koninkrijk zal waarschijnlijk de Europese Unie gaan verlaten - in welke vorm is momenteel nog onduidelijk. Om de Brexit bij de ferryhavens in goede banen te leiden, zijn door het Rijk en de regio waaronder de gemeente Westland, draaiboeken en verkeerscirculatieplannen opgesteld.

Essentieel hierin is dat bedrijven een account aanmaken in Port Base en hierin voor het vertrek de vrachtbrieven invoeren. Zodra de vrachtbrief is goedgekeurd, kan een chauffeur naar de ferryhaven rijden en na akkoord bij de terminal het terrein op rijden.

Als de vrachtbrief niet akkoord is, dan wordt de betreffende vrachtwagen naar een nabij bufferterrein (24/7 beveiliging met voorzieningen voor 200 vrachtwagens) gestuurd. De chauffeur mag hier maximaal 24 uur blijven. Pas nadat de vrachtbrief akkoord is, mag opnieuw naar de terminal worden gereden.

Voor de ferryhaven in Hoek van Holland is het bufferterrein Oranjeheuvel aan de Hoekse Baan gerealiseerd. Hier is plek voor 200 vrachtwagens. Voor de ferryhaven in Vlaardingen zijn twee terreinen met plek voor 180 beschikbaar.

Bij een 'No Deal Brexit' is ook het Rijkswaterstaat steunpunt bij de A20 afslag Maasdijk, dat als bufferterrein wordt ingericht, beschikbaar. Vlak voor de Brexit start Rijkswaterstaat de 24/7 operationele dienst op. Voor de Rotterdamse havens wordt deze in de verkeerscentrale Rhoon gevestigd. Mocht er een wachtrij ontstaan op de Hoekse Baan, dan worden vanuit Rhoon conform de normale procedure verkeersmaatregelen en verkeersbegeleiders ingezet.



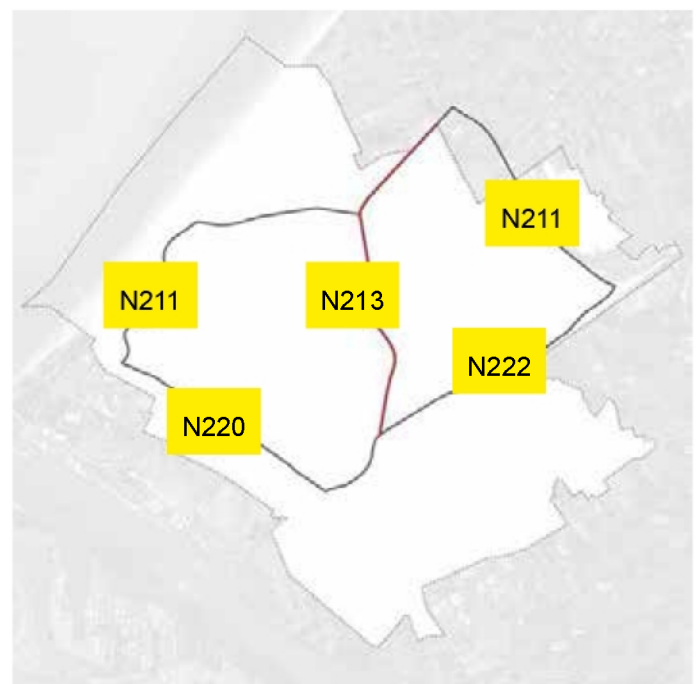
4 HUIDIGE SITUATIE EN DOORKIJK

4.1 AUTO EN VRACHTVERKEER

Om de doorstroming op het Westlands netwerk te bevorderen is de vlinderstructuur gerealiseerd. Dit is een interne rondweg voor het verkeer, om zo de dorpen en het fijnmazige netwerk in de glastuinbouwgebieden te ontzien. In de figuur hiernaast is deze vlinderstructuur aangegeven. Om te kunnen functioneren als ringweg, worden verschillende wegen opgewaardeerd.

De Centrale As (N213 en N211), de Veilingroute (N222, N211) en de aansluitingen op het rijkswegennet (N213/A20 en N211/A4) vormen de belangrijkste schakels tussen de verschillende handelsgebieden en voor de ontsluiting van de huidige en toekomstige logistieke knooppunten. Het aandeel vrachtverkeer op de N222 is 29%, waarvan 15% in de categorie zwaar. Voor de N213 ligt dit respectievelijk op 18% en 5%. De grootste druk ligt rondom Royal Flora Holland, ABC Westland en Honderdland.

Door de landelijk, regionaal en lokaal toenemende druk op het weggennet komt de bereikbaarheid van Westland vooral in de spits steeds meer onder druk te staan. Studies uitgevoerd binnen de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 tonen dat dat richting 2030 grote ingrepen noodzakelijk zijn. Hierbij ligt het accent op het optimaliseren van de bestaande wegenstructuur en het voor 2030 realiseren van een logistiek netwerk.



4.2 OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer in Westland bestaat uit een 6-tal buslijnen. Deze komen vrijwel allen in het centrum van Naaldwijk samen en rijden vandaar uit via de omliggende kernen en bedrijventerreinen naar Den Haag, Rijswijk, Delft en Rotterdam.

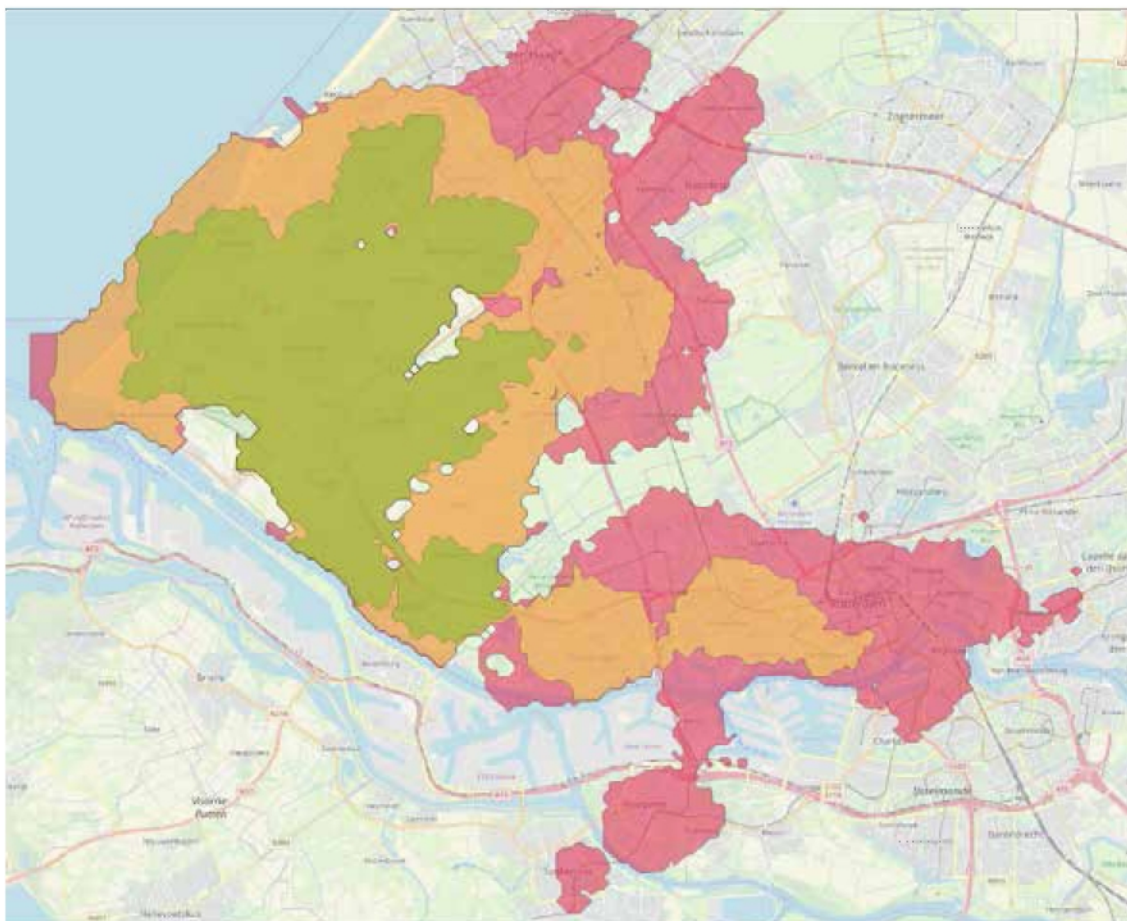
Omdat deze buslijnen over dezelfde infrastructuur rijden waar ook het vrachtverkeer en personenverkeer rijdt, heeft het openbaar vervoer vooral in de spits last van vertragingen.

Met de door Movares ontwikkelde bereikbaarheidstool is de bereikbaarheid van Westland met het openbaar vervoer doorgerekend (dienstregeling zomer 2019). Onderstaande figuur geeft de bereikbaarheid vanaf het busstation in Naaldwijk weer. De groene vlek laat zien welk gebied in 30 minuten bereikbaar was. De oranje vlek laat de bereikbaarheid in 45 minuten zien en de rode vlek maakt inzichtelijk welke gebieden binnen 60 minuten bereikbaar waren.

Ook de bereikbaarheid vanaf NS-stations Den Haag CS (boven) en Rotterdam CS (onder) is berekend voor de situatie tot aan augustus 2019. De groene vlekken laten het bereik in 30 minuten zien. Deze afbeeldingen laten zien dat het gehele Westland met het OV niet in 30 minuten te bereiken was. Dit komt vooral doordat OV-reizigers vanuit Rotterdam in Schiedam en vanaf Den



Haag bij knooppunt Leyenburg over moeten stappen. Verder ontbreekt een aantal directe verbindingen, waaronder tussen de kernen Monster en -Poeldijk. Inwoners zijn hiervoor aangewezen op de Regiotaxi.



4.3 LANGZAAM VERKEER

Er zijn vanuit Westland geen korte, snelle en comfortabele fietsverbindingen met o.a. Den Haag, Rijswijk, Delft en Rotterdam. Er wordt daarom, samen met de regio, op korte termijn ingezet op de realisatie van metropolitane snelfietspaden.

Het interne fietsnetwerk bevat niet altijd de meest directe routes, is deels niet vrijliggend, veelal te smal en grotendeels betegeld (niet comfortabel). Veel fietspaden liggen bovendien langs de drukke provinciale wegen met veel vrachtverkeer en in- en uitritten naar de glastuinbouwbedrijven. Hierdoor zijn deze routes verkeersonveilig en onaantrekkelijk. Dit geldt ook voor het interne voetpaden-netwerk. In de kernen ontbreken op een aantal plaatsen ook korte looproutes.

Door de kernen onderling met snelle, korte, brede, verkeersveilige en comfortabele fietspaden en voetpaden te verbinden, kan lopen en fietsen binnen de gemeente worden gestimuleerd.

4.4 VERKEERSVEILIGHEID

Het aantal ongelukken en letselongevallen wordt niet centraal geregistreerd. Hierdoor ontbreekt het aan data en kunnen vooralsnog geen betrouwbare conclusies worden getrokken over de ongevalsontwikkeling in de afgelopen jaren. In het op te stellen Actieplan Verkeersveiligheid Westland (zie paragraaf 10.2) wordt nader ingegaan op het verzamelen en analyseren van deze gegevens en voortvloeiende maatregelen.

De meeste verkeersongevallen vonden de afgelopen jaren op het provinciaal wegennet plaats. Deze worden intensief gebruikt en het vrachtwagenpercentage is hoog (circa. 25%). Er geldt een maximale snelheid van 60- 80 km/uur. Langs de betreffende wegen bevinden zich fietspaden die veel in- en uitritten naar bedrijven en woningen kruisen en er zijn diverse drukke, deels ongeregelde kruispunten.

In de periode 2008-2018 zijn er 29 ongevallen met een dodelijke afloop geweest. Afgezet tegen het nationaal gemiddelde per gemeente (15,5) zijn dit er verhoudingsgewijs veel. Het aantal geregistreerde verkeersdoden per 100 kilometer weglengte in Westland is echter vergelijkbaar met het nationaal gemiddelde (3,83 versus 3,60), het aantal geregistreerde verkeersdoden per 100.000 inwoners ligt onder het nationaal gemiddelde (27,45 versus 32,30).

Landelijk neemt het aantal ongevallen weer toe, onder andere door het steeds drukker wordende verkeer. Dit geldt ook voor fietsverkeer, waarbij vooral op hogere leeftijd e-bike gebruikers kwetsbaarder zijn.

Westland neemt actief deel aan landelijke en regionale programma's, waaronder 'weer naar school', 'maak een punt van nul' en 'school op seef'.

4.5 DOORKIJK RICHTING 2040

De mobiliteitsbehoefte zet de komende jaren verder door. Cijfers van het KIM geven aan dat op korte termijn (tot 2023) het reistijdverlies op de weg verder zal oplopen. Daarnaast zal het personen- en goederenvervoer over de weg en het spoor verder blijven groeien. Richting 2040 zullen de knelpunten op de weg, het spoor en de vaarwegen vooral in, en tussen, stedelijke gebieden en op de corridors naar het buitenland te zien zijn.

Landelijk wordt tot 2040 een toename van 17% tot 44% van het aantal afgelegde kilometers per auto voorspeld. In Westland valt de groei van de mobiliteit, als gevolg van de bevolkingsgroei en de economische ontwikkelingen, hoger uit dan het landelijk gemiddelde (bron: Gebiedsuitwerking Greenport 3.0).

De leefbaarheid van Westland komt, door de sterke toename van het verkeer in de afgelopen decennia en de berekende toename richting 2030, onder druk te staan. Dit komt onder meer door de toename van het geluid, uitstoot van schadelijke stoffen, ruimtebeslag en barrièrewerking van het (provinciaal) wegennet. Omdat in de spits op steeds meer doorgaande wegen filevorming en vertraging ontstaat, kiest het verkeer andere routes waardoor het onderliggende wegennet en de kernen meer worden belast.



5. AMBITIES EN DOELEN

5.1 WENSBEELD

In de Omgevingsvisie heeft de gemeente het volgende wensbeeld ten aanzien van mobiliteit gedefinieerd:

“In 2040 stroomt verkeer in Westland, ondanks de toegenomen verkeersbewegingen, soepel door op de doorgaande wegen met aanzienlijk minder schadelijke uitstoot. Meerdere hoogwaardige openbaar vervoer lijnen (HOV) en regionale snelfietsverbindingen verbinden Westland beter met Den Haag, Rijswijk, Delft, Maassluis en Rotterdam. De (capaciteit van) wegen benutten we beter door het personen- en goederenvervoer efficiënter over de dag te verdelen en deel te nemen aan publiek private samenwerkingen. Door de inzet van slimme systemen en zelfrijdende voertuigen kan het verkeer worden gestuurd en verdeeld over het wegennet in tijd en ruimte. Daarnaast prikkelen we de reiziger door slimme inzet van mobiliteitsmanagement om een ander vervoermiddel dan de auto te pakken. In 2030 moet op grond van het Klimaatakkoord de CO2 uitstoot van het wegverkeer met circa 50 zijn gereduceerd.”

5.2 AMBITIES

Centraal in het mobiliteitsbeleid staan de ambities voor 2040 zoals weergegeven op de volgende pagina's. De wijze waarop deze doelstellingen worden bereikt (concreet onderzoek, beleid en maatregel) staat beschreven in de volgende hoofdstukken en is samengevat in hoofdstuk 12.

5.3 AANPAK

Om Westland optimaal duurzaam bereikbaar te houden werken we samen met bewoners, ondernemers, regionale partners en het Rijk aan verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers.

Gezien de omvang van de inspanningen, waaronder Westland in 2040 direct aangesloten hebben op het netwerk van snelle OV-verbindingen (inclusief spoor), de realisatie van het logistieke netwerk en het aanpassen van de bestaande infrastructuur om de Greenport (omzet 2018 circa €23 miljard) bereikbaar te houden, zijn op termijn maatregelen en investeringen nodig. Een bijdrage vanuit het Rijk, vanuit onder meer het in te stellen Investeringsfonds, is essentieel om tot realisatie te komen.



Door het logistieke verkeer zoveel mogelijk via het logistieke netwerk af te wikkelen worden de kernen en het wegennet in Westland minder belast en wordt de doorstroming verbeterd.

Het realiseren van de gemeentelijke mobiliteitsdoelen vergt grote inspanningen van alle belanghebbenden en kan alleen in samenwerking worden bereikt. De te nemen maatregelen bieden kansen voor kennisontwikkeling, het aanboren van nieuwe markten, nieuwe verdienmodellen, het verbeteren van de leefbaarheid.

Meer inzet op verbeteren van voet- en fietspaden en openbaar vervoer -als alternatief voor de auto- is essentieel voor het bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig en duurzaam houden van Westland. In de nadere uitwerking van maatregelen staan doelen (bijvoorbeeld optimale bereikbaar versus duurzaamheid of leefbaarheid) soms op gespannen voet met elkaar. Dit betekent dat een integraal pakket van maatregelen nodig is.

Bij nieuwe ontwikkelingen worden de gemeentelijke mobiliteits-ambities en doelen meegenomen in op te stellen samenwerkingsovereenkomsten. Hierin staan de binnen en buiten het plangebied te realiseren en aan te passen mobiliteitsvoorzieningen.

De bereikbaarheid van Westland blijft hierdoor duurzaam geborgd



5.4 MOBILITEITSDOELLEN

1. Logstieke bereikbaarheid

De afhandeling van het logistiek vrachtverkeer wordt in 2040 via het hoofdwegennet en gescheiden van het overig verkeer afgewikkeld. Op het onderliggende wegennet wordt met kleinere, uitstootvrije (op termijn zelfrijdende) vrachtvoertuigen gereden. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid.

2. De auto minder dominant

In 2030 is de auto in alle centra van de dorpen te gast. De auto heeft hierbij een minder dominante positie in de openbare ruimte, waardoor meer ruimte ontstaat voor verblijven, groen, spelen, fietsers en voetgangers. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid.

3. Volwaardige alternatieven voor de auto

Het openbaar vervoer en de fiets zijn in 2040 een volwaardige alternatief voor de auto voor reizen naar de economische toplocaties in de MRDH en Westland (vanuit Naaldwijk binnen 30 minuten reistijd met het openbaar vervoer op Den Haag CS, Rotterdam CS,

Station Rijswijk en Delft) en per fiets in 45 minuten reistijd. Reizigers zijn hierdoor voor onder andere woon-werk verkeer en het bereiken van voorzieningen en sociale activiteiten niet meer afhankelijk van de auto. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid.

4. Westland verkeersveilig

Westland is in 2040 een verkeersveilige gemeente, zowel objectief (het aantal geregistreerde ongevallen) als subjectief (de beleving van bewoners en bezoekers). Het doel hierbij is geen "te voorkomen" verkeersdoden. Hiervoor is blijvend en structureel aandacht nodig. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

5. Duurzaam Westland

De CO₂-uitstoot van het verkeer is, conform het landelijke Klimaatakkoord en het Actieplan CO₂ reductie verkeer en vervoer, in 2025 met 30%, in 2030 met 50% en in 2040 met 70% gereduceerd t.o.v. 1990. Dit heeft een positief effect op de duurzaamheid en leefbaarheid.



6. UITWERKING: LOGISTIEK

Westland is een belangrijke economische pijler voor Nederland, waarbij betrouwbare bereikbaarheid een essentiële voorwaarde en vestigingsfactor is voor het optimaal functioneren van de Greenport 3.0. Tussen nu en 2027 vinden ingrijpende wegwerkzaamheden op de N211 en N213 plaats (zie ook paragraaf 7.1), bij het kruispunt Erasmusweg / Lozerlaan en op de A4 onder meer aansluiting Harnaschpolder.

Een recent uitgevoerde verkeersstudie 2040 in het kader van de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 (Sweco, maart 2019), waarin de resultaten van eerder uitgevoerde studies zijn meegenomen, laat richting 2030, na het realiseren van bovengenoemde wegwerkzaamheden, een sterke toename van het verkeer zien (zie ook paragraaf 4.1). Dit wordt veroorzaakt door bevolkingsgroei, de extra woningbouwopgave in de regio, de groeiende economie en de doorontwikkeling van de Greenport 3.0. Met name op de infrastructuur rondom Royal Flora Holland, de N211 ter hoogte van ABC Westland, de Lozerlaan in Den Haag, de Wippolderlaan en de aansluiting A4 Harnaschpolder worden doorstromingsproblemen verwacht.

6.1 LOGISTIEK NETWERK

De Centrale As (N213 en N211), de Veilingroute, Westlandroute (N222, N211) en de aansluitingen op het rijkswegennet (N213/A20 en N211/A4) vormen

de belangrijkste schakels tussen de verschillende handelsgebieden en voor de ontsluiting van de huidige en toekomstige logistieke knooppunten.

Met het Rijk en de regio wordt een korte termijn aanpak opgestart, om de bestaande infrastructuur in Westland met slimme maatregelen beter te kunnen benutten. De hierin uitgewerkte maatregelen bestaan onder meer uit het verbeteren van de doorstroming op de kruispunten (vooral voor logistiek, OV en fiets), het met behulp van slimme verkeerslichten met constante snelheid in 3-tallen gaan laten rijden van vrachtwagens (zie paragraaf 6.3), mobiliteitsmanagement en de inzet van logistieke en wagenpark makelaars. Met logistieke efficiency (blockchain) en het terugdringen van het autogebruik voor woon-werkverkeer is een reductie van 3-5% op het totale wegverkeer in 2030 mogelijk.

Met de verwachte groei van het verkeer richting 2030 zal de verkeersdruk hierdoor echter niet voldoende afnemen. Verbetering van de doorstroming voor vrachtverkeer naar de A4/A20 blijft de komende jaren daarom een belangrijk aandachtspunt waarvoor aanvullende maatregelen nodig zijn. Deze maatregelen worden met het Rijk en de regio verder uitgewerkt in de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0

Hierbij ligt tot 2030 het accent op het realiseren en versterken van logistieke corridors. Het vrachtverkeer moet vanaf de A4 en de A20 vrijwel ongehinderd tot

de grotere bedrijventerreinen -waaronder Royal Flora Holland, ABC Westland, Westerlee, Honderdland, Transportcentrum Leehove- kunnen rijden. Door het logistieke verkeer zoveel mogelijk via het logistieke netwerk af te wikkelen, worden de kernen en het wegennet in Westland minder belast en verbetert de doorstroming. Tegelijk wordt onderzocht of het mogelijk is om doorgaand vrachtverkeer te weren uit de kernen ten behoeve van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, overige maatregelen in beeld gebracht en in samenhang met andere uit te voeren maatregelen gerealiseerd.

In de bijlagen is een rapportage van Sweco opgenomen met resultaten van de studie en de maatregelen die in opdracht van de Gebiedsuitwerking Greenpoort 3.0 op dit moment worden voorzien. Deze vormen samen met de korte termijn aanpak input voor het Bestuurlijk Overleg-MIRT met het Rijk en regio. Omdat deze opgaven en maatregelen voor de bereikbaarheid van Westland, de Greenport en aangrenzende gebieden essentieel en door de omvang regio overstijgend zijn, worden deze nu ter besluitvorming aan het Rijk voorgelegd om in 2020 nader uit te werken.

6.2 ROUTES ECO-COMBI'S

Vanaf 2001 rijden er in Nederland Lange Zware Voertuigen (LZV's), ook wel eco-combi's genoemd. Deze voertuigen hebben een maximale lengte van 25 meter en een maximaal gewicht van 60 ton. Dit wijkt af van de Europese Richtlijn 96/53 (Maten en Gewichten vrachtvoertuigen en bussen). Een eco-combi mag niet overal rijden. Er moet ontheffing worden aangevraagd voor het voertuig en voor de wegen waar men wil rijden. De Nederlandse autosnelwegen zijn wel vrijgegeven.

Het rijden met LZV's kan de CO₂ uitstoot en de kosten voor de logistieke keten verminderen. Westland is voorstander van het gebruik van deze voertuigen op het logistiek netwerk en op gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen die voorzien zijn van gescheiden infrastructuur voor fietsers. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van het logistiek netwerk en het wegencategoriseringsplan (zie paragraaf 7.2).

6.3 SMART MOBILITY/LOGISTISCS

Onder de noemer 'Connected Transport Corridors' werken de Rijksoverheid, provincies en gemeenten met logistieke dienstverleners en verladers samen aan efficiënter, veiliger en duurzamer transport. Onder de aanpak vallen onder meer het rijden met adviessnelheid, prioritering bij verkeerslichten, het integreren van overheidsdata in logistieke planningssystemen, het voorspellen van de aankomsttijd en konvooi-rijden (platooning). De aanpak zal vanaf begin 2020 uitgerold worden op drie drukke logistieke routes in Nederland: de corridors Groot-Rotterdam, Amsterdam Westkant en Zuid-Nederland.

In Westland vinden proeven plaats op routes van en naar Royal Flora Holland, Florapark en ABC Westland richting A4 en N213. De insteek is dat er met drie vrachtwagens met dezelfde bestemming, die onderling via onboard units communiceren, in een konvooi wordt gereden met prioriteit bij slimme verkeerslichten. Voor 2020 wordt uitgegaan van 30 konvooien per dag. Voordeel voor de deelnemers is een betere doorstroming, wat resulteert in een lager brandstofverbruik en minder CO₂-uitstoot (reductie 10-15 procent).

Onderdeel hiervan is het ombouwen van de gemeentelijke VRI's naar iVRI's (i staat voor intelligent). Hiermee kan in de gehele gemeente prioriteit aan bepaalde doelgroepen (logistiek, OV, auto, fiets) worden gegeven waardoor groene golven op bepaalde trajecten en tijden ontstaan.

6.4 VERVOER OVER WATER / SPOOR

Om de reistijd tussen de Rotterdamse haven en Westland te verkorten is vervoer over water een optie. Hierbij kan worden gedacht aan de mogelijkheid om containers per binnenvaart van de Tweede Maasvlakte naar Vlaardingen / Hoek van Holland te transporteren, waarna deze per vrachtwagen naar Westland worden vervoerd. Een verkenning naar de haalbaarheid van een containerterminal in Hoek van Holland loopt (Coolport Westland). Deze moet het wegennet rond Rotterdam en de regio ontlasten en resulteren in het verbeteren van de luchtkwaliteit en een reductie van de CO₂-uitstoot. Mogelijkheden hiertoe en andere mogelijke initiatieven worden mede samen met het Havenbedrijf Rotterdam, de PZH, het Rijk en ondernemers in beeld gebracht.

Vanuit duurzaamheidsoogpunt wordt ook vervoer per spoor door de Stichting Agro Logistieke Bedrijventerreinen als een interessante modaliteit gezien. Westland ondersteunt dit initiatief en onderzoekt de mogelijkheden voor transport van trailers met versproducten via de Holland Rail Terminal langs de A12 in Lansingerland. Ook op andere locaties aan het spoor kan dit concept mogelijk interessant zijn.

6.5 MOBILITEITSTRANSITIE

De mobiliteitstransitie maakt onderdeel uit van het Klimaatakkoord (zie paragraaf 2.1). De komende jaren wordt voor de logistieke sector vooral ingezet op maatregelen die de doorstroming verder bevorderen waardoor het brandstofverbruik en de uitstoot met 10-15% kan worden verminderd.

In het Klimaatakkoord wordt uitgegaan van invoering van milieuzones in de 30 grootste gemeenten Nederland, waaronder Westland. Omdat de mogelijkheden van duurzame aandrijvingen bij internationaal vrachtvervoer nog in ontwikkeling, beperkt inzetbaar en een hoge investering vergen, is het in Westland vooralsnog lastig om milieuzones in te stellen. De verwachting is dat geleidelijk omgeschakeld gaat worden naar elektrisch vervoer gecombineerd met waterstof. Hierbij is waterstof de energiedrager waardoor de batterij aanzienlijk kleiner kan worden. Hiervoor zijn wel waterstoftanks en een brandstofcel nodig die waterstof omzetten in elektriciteit, waarmee de batterij wordt geladen en de

elektromotor wordt aangedreven. Belangrijk hierbij is dat de kosten omlaag gaan, zodat de business case voor de sector verbeterd.

Om deze transitie geleidelijk aan mogelijk te maken is ook de aanleg van een laad- en waterstofinfrastructuur voor logistiek verkeer nodig. Deze kan voor een belangrijk deel op de bedrijventerreinen, dan wel bij de bedrijven worden gerealiseerd. Bij het gebruik van het huidige netstroom wordt de CO2 uitstoot met circa 50% (indicatief) verminderd. Daar netstroom in het kader van de energietransitie de komende jaren verder verduurzaamt (o.a. windparken op zee) en/of door het gebruik van duurzaam opgewekte stroom kan deze de komende decennia geleidelijk richting 100% gaan. Waterstof kan middels (duurzame) stroom en elektrolyse lokaal 'on-demand' worden geproduceerd en bij een overschot aan duurzame stroom worden opgeslagen/gebufferd. Westland zet zich er actief voor in dat de markt de komende jaren een 'tankstation van de toekomst' binnen de gemeente realiseert. Deze krijgt onder meer snelladers, waterstof en groengas vulpunten. Vooral voor het internationale en nationale logistieke verkeer wordt dit op termijn belangrijk.



6.6 ONDERZOEK LOGISTIEKE HUBS

Eén van de mogelijkheden om het aantal vrachtbewegingen, overlast en uitstoot in de gemeente te verminderen is om de aan- en afvoer van producten te concentreren in hubs aan de rand van de gemeente. Bij voorkeur voorzien van speciale doelgroepenstroken vanaf het hoofdwegennet (gescheiden van overig verkeer). Het vervoer vanuit deze hubs kan vervolgens door kleinere voertuigen en/of zelfrijdende voertuigen worden afgewikkeld. Dit sluit aan bij de gemeentelijke doelstelling om logistiek vrachtverkeer te concentreren op het hoofdwegennet en op het onderliggend wegennet kleinere voertuigen in te zetten (zie hoofdstuk 5).

Samen met het bedrijfsleven, de omliggende gemeenten en de MRDH wordt de haalbaarheid (onder andere financieel, ruimtelijk, verkeerskundig) onderzocht en bekeken welke locaties eventueel geschikt zijn.

Bij een positieve uitkomst kan gebruik van de hubs op termijn 'worden gestimuleerd' door invoering van milieuzones of uitstootvrije gebieden in delen van Westland. Hiervoor is onderzoek naar het effect van het weren van grote voertuigen in de verschillende dorpskernen noodzakelijk. Invoering van milieuzones of uitstootvrije gebieden zonder het bieden van een goed alternatief ligt, gezien de bedrijfsvoering in Westland, niet voor de hand.

6.7 PARKEREN GROTE VOERTUIGEN

De gemeente is verantwoordelijk voor een openbare ruimte die schoon, heel en veilig is. Om dit te bewerkstelligen is beleid vastgesteld omtrent het parkeren van grote voertuigen in de openbare ruimte (Aanwijzingsbesluit Vrachtwagenparkeren). Het doel hiervan is het aanbieden van voldoende parkeervoorzieningen voor vrachtwagens om te voorkomen dat elders overlast ontstaat.

Er zijn verschillende locaties waar vrachtwagens momenteel kunnen worden geparkeerd. Het gebruik van deze voorzieningen wordt periodiek gemonitord en indien nodig worden de voorzieningen aangepast naar de daadwerkelijke vraag.

In MRDH verband worden de vrachtwagenparkeerterreinen en verzorgingsplaatsen in de regio ook gemonitord. Voor de Brexit zijn in de nabijheid van de ferrydiensten bufferterreinen ingericht (zie paragraaf 3.8). Hier kunnen vrachtwagens wachten tot hun

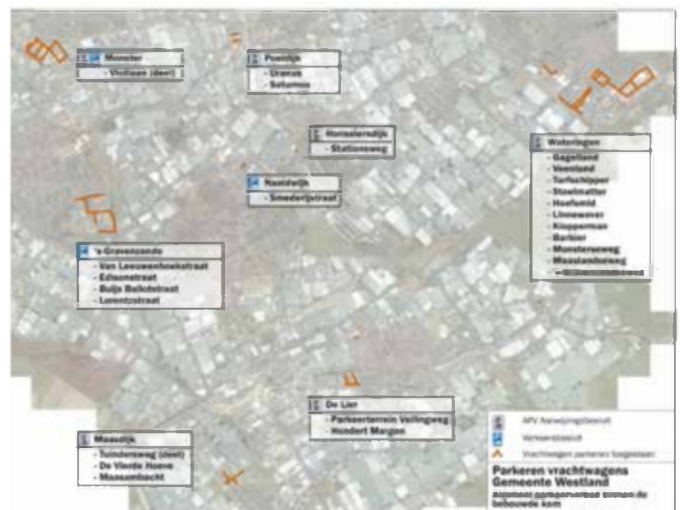
vrachtpapieren akkoord zijn bevonden en de terreinen zijn ingericht met de nodige wachtvoorzieningen. Op termijn kunnen deze bufferterreinen (deels) worden gebruikt als permanente vrachtwagen parkeerplekken.

6.8 AFSTEMMING

Gezien het belang van een goede bereikbaarheid voor zowel grote, internationaal opererende bedrijven, als kleinere regionaal werkende bedrijven, hecht de gemeente veel waarde aan regelmatige afstemming met verschillende betrokken partijen.

De bereikbaarheid van Westland op het (inter)nationale wegennet wordt daarom periodiek besproken met de bedrijven, Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, MRDH en gemeente in het speciaal daarvoor opgerichte Platform Mobiliteit.

Veel maatregelen worden op regionaal niveau uitgewerkt en gerealiseerd. Hierbij wordt uitgegaan van het principe van 'clusterkracht naar netwerkkracht'.





7 UITWERKING: AUTO

De afgelopen jaren zijn diverse ingrijpende infrastructurele aanpassingen uitgevoerd (3-in-1, N223) en de komende jaren volgen nog meer aanpassingen in het wegennet.

7.1 HOOFDWEGENNET

De N211 (Wippolderlaan) vormt een belangrijke ontsluiting van de gemeente Westland richting de A4. Het is een van de drukste provinciale wegen in de Randstad en in de toekomst wordt nog meer verkeer verwacht. De N211 wordt verbreed (2x3 rijstroken) om de doorstroming en de leefbaarheid te verbeteren en er worden twee ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd. In december 2018 hebben de gemeenteraden van Westland en Midden-Delfland en Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland hiermee ingestemd. Uitvoering van de werkzaamheden is voorzien voor 2021- 2024/2025.

De N222 (Veilingroute) is een andere belangrijke ontsluitingsweg tussen Naaldwijk en de A4. Verbreding van de weg (2x2 rijstroken) tussen het kruispunt met de Westlandroute en Middelbroekweg is vrijwel gereed.

De N213 vormt de centrale verbindende as in Westland. De verkeersdruk op de N213 neemt de komende jaren in de spits verder toe. Het deel van de N213 tussen

de Middel Broekweg en de Dijkweg wordt momenteel verbreed naar 2x2 rijstroken en de capaciteit van het kruispunt Dijkweg vergroot. Naar verwachting zijn de werkzaamheden eind 2020 gereed.

Met het Rijk en de regio zijn, in het kader van de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0, recent verkeersstudies uitgevoerd. Deze laten richting 2030, na het realiseren van bovengenoemde werkzaamheden, een sterke verkeerstoename zien. Vooral de infrastructuur rondom Royal Flora Holland, de N211 ter hoogte van ABC Westland, de Lozerlaan in Den Haag, de Wippolderlaan en de aansluiting A4 Harnaspolder gaan in 2030 in de spits stevig vastlopen.

Ook op korte termijn zijn doorstromingsmaatregelen noodzakelijk. Samen met het Rijk en de regio is daarom een korte termijn aanpak (tot 2022) opgesteld. Dit is erop gericht om de bestaande infrastructuur in Westland met slimme maatregelen beter te benutten. Voor het autoverkeer ligt hierbij de nadruk op gedragsverandering en de werkgeversaanpak.

Daarnaast zijn bij meerdere kruispunten aanpassingen nodig ten behoeve van het openbaar vervoer en logistiek verkeer. Vooral de capaciteit van het kruispunt N213 - Van Elswijkbaan moet, mede door de woningbouw in Vroondaal, Westmade en Poeldijk en de bereikbaarheid van ABC Westland, op termijn worden vergroot.

Verbetering van de doorstroming van / naar de A4 en A20 blijft de komende jaren, ondanks de reeds in gang gezette maatregelen, een belangrijk aandachtspunt waarvoor aanvullende maatregelen nodig zullen blijven. Tot 2030 ligt hierbij het accent op het realiseren en versterken van logistieke corridors, waardoor het logistiek en ook het overige verkeer op het wegennet in Westland beter kan blijven doorstromen. Tegelijk wordt onderzocht of het mogelijk is om doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk te weren uit de dorpen en wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid van de dorpen per openbaar vervoer en de fiets.

7.2 WEGCATEGORISERING

De categorisering van het lokaal wegennet is een essentieel instrument voor het realiseren van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem (zie onderstaande paragraaf). Er wordt onderscheid gemaakt tussen verkeersaders en verblijfsgebieden.

- Verkeersaders (de hoofdwegen) moeten zo worden ingericht dat ze aantrekkelijk zijn en een veilig gebruik bevorderen. Het accent ligt op doorstroming van het verkeer.
- Verblijfsgebieden zijn aaneengesloten gebieden met wegen en straten waar de verblijfsfunctie prevaleert boven de verkeersfunctie. Het accent ligt op uitwisseling naar het hoofdwegennet en toegankelijkheid van de bestemmingen.

De basis van de huidige wegcategory is gelegd in het Verkeers- en Vervoersplan 2006. Er wordt in 2020 een nieuw wegcategoryplan opgesteld. Dit zodat het wegennet beter aansluit op het gewenst gebruik (functie, inrichting etc.) en de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Bij de uitwerking wordt bekeken of het mogelijk is om de kernen zoveel mogelijk vrij te maken van doorgaand verkeer door het opwaarderen van bestaande wegen of de realisatie van nieuwe ontsluitingswegen.

Het nieuw op te stellen wegcategoryplan vormt tevens de basis voor de beoordeling of wegen wel of niet voldoen aan de eisen van Duurzaam Veilig (opgesteld door het CROW- het landelijk kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur). Daar waar blijkt dat niet wordt voldaan aan de eisen, wordt een inrichtingsvoorstel uitgewerkt inclusief haalbaarheid, kosten, planning etc.

7.3 PARKEREN

1. Parkeernormen

Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door parkeernormen vast te leggen weten projectontwikkelaars waar zij aan toe zijn en wordt voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen tot parkeertekorten of parkeerverlast leiden.

De Westlandse parkeernormen zijn in maart 2018 voor het laatst aangepast. Deze normen zijn gebaseerd op de kengetallen opgenomen in publicatie 317 van het CROW. Het CROW heeft haar parkeercijfer in december 2018 geactualiseerd en vastgelegd in publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren: van parkeercijfers naar parkeernormen".

Parkeren is vaak ook een belemmering bij ruimtelijke initiatieven, omdat niet voldaan kan worden aan parkeernormering. Zeker gezien de grote woningbouwopgave in de komende jaren is het van belang om duidelijke kaders te hanteren. Blijft een hoog autobezit gefaciliteerd worden door het hanteren van parkeernormen die zijn gebaseerd op de maximale CROW-kengetallen? Of wordt ingezet op een meer sturend beleid door parkeernormen te verlagen? Dit laatste sluit aan op de in hoofdstuk 5 beschreven ambities, maar heeft wel een nader uit te werken onderbouwing. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheid van meer differentiatie van de parkeernormen. In iedere kern wordt nu binnen dezelfde stedelijkheidsgraad dezelfde parkeernorm gehanteerd, ongeacht eventuele verschillen in autobezit en alternatieven voor de auto (OV en snelfietspaden). Deze keuzes worden meegenomen in de op te stellen parkeervisie (zie hieronder).

Op basis van de gemaakte keuzes in de parkeervisie worden de gemeentelijke parkeernormen vervolgens geactualiseerd. De Beleidsregel Parkeernormering wordt vervolgens om de 3-5 jaar geactualiseerd. Hierdoor kan tijdig worden geanticipeerd op onvoorziene ontwikkelingen en/of actief worden bijgestuurd in het parkeeraanbod.

Bij de herziening van de parkeernormen wordt ook het instellen van een parkeerfonds meegenomen. Een parkeerfonds biedt ontwikkelaars bij bouwplannen (deels) de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen te realiseren dan op basis van de parkeernormen berekend, onder voorwaarde dat hiervoor een afkoopsom in het parkeerfonds wordt gestort. De



gemeente moet dan vervolgens zorgen voor realisatie van de betreffende parkeerplaatsen in de nabijheid van de betreffende ontwikkeling.

Als onderdeel van de CO2-doelstelling wordt bij de parkeernormen ook een norm opgenomen voor de realisatie van oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Hierbij wordt vooralsnog uitgegaan van de eis dat 10% van de parkeerplaatsen bij een nieuw te realiseren complex beschikt over laadinfrastructuur. Deze eis kan bij volgende actualisaties worden verzwaaard.

II. Parkeervisie

Ook het gemeentelijk parkeerbeleid wordt in 2020 geactualiseerd. Hierbij wordt voor het nemen van maatregelen uitgegaan van het principe “beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen”:

Beïnvloedingsmaatregelen zijn erop gericht om een parkeerprobleem te verlichten door in te grijpen in het autobezit en autogebruik. Dit type maatregelen valt uiteen in beïnvloeding van het gedrag door aandacht voor het ontwerp en het bieden van alternatieven. Veel van de oplossingen liggen dus in een vroege ontwerpfase en zijn bruikbaar bij nieuwbouwsituaties. Hierbij valt te denken aan gebouwde parkeervoorzieningen (garage, oprit, carport etc.), waardoor er op straat minder parkeerplaatsen nodig zijn. Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de straat. Bepaalde vormen van

gedragsbeïnvloeding zijn ook toepasbaar in bestaande situaties, zoals faciliteren van alternatieven voor de eigen auto of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen (OV en fiets). Hierdoor kan de parkeervraag in een woonwijk worden getemperd.

Aanwezige parkeercapaciteit wordt niet altijd optimaal benut. Voertuigen staan bijvoorbeeld zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt. De eerste stap in het verhelpen van knelpunten is daarom het **optimaliseren van bestaande parkeercapaciteit**. Dit omvat onder andere het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten. In samenspraak met de buurt kan dan worden bekeken of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Hierbij gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen en niet om de aanleg van extra parkeerterreinen. De tweede stap betreft de als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten als zodanig te gebruiken. Het niet gebruiken van deze parkeervoorzieningen heeft een negatief effect op de beschikbare openbare parkeercapaciteit.

Wanneer na uitvoering van benuttingsmaatregelen nog steeds een te hoge parkeerdruk bestaat kunnen doelgroepen door parkeerregulering worden gestuurd. Er wordt periodiek een parkeeronderzoek uitgevoerd op drukke locaties om actueel inzicht te krijgen in de parkeerbezetting, parkeerduur en herkomst van parkeerders. Dit kan aanleiding zijn om **het parkeren**

te gaan reguleren. De verschillende mogelijkheden worden hierbij inzichtelijk gemaakt. Een blauwe zone is bijvoorbeeld gemakkelijk voor kortparkeerders, maar staat niet toe dat langer wordt geparkeerd. De gemeente maakt kosten voor de handhaving en er staan geen inkomsten uit boetes tegenover. Een andere mogelijkheid is om het parkeren te fiscaliseren, waarbij de eerste uren gratis kan worden geparkeerd. Dit vereist welleswaar investering in parkeerautomaten, maar er staan ook inkomsten uit boetes en automaatinkomsten tegenover.

In woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door eigen bewoners -en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden- is 'grootschalige' **uitbreiding van parkeercapaciteit** de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen echter fysiek lastig en duur. Daarom wordt noodgedwongen vaak gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Speelplaatsen worden niet opgeofferd voor parkeervoorzieningen. Dit geldt ook voor groenvoorzieningen in gebieden met weinig openbaar groen. Dit tast immers de leefomgeving aan. In situaties waar uitbreiding van de parkeercapaciteit wel mogelijk is (omzetten kleinschalig snippergroen),

vindt dit altijd in overleg met buurtbewoners plaats.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herontwikkelingen wordt bekeken of realisatie van extra parkeerplaatsen in (centraal gebouwde) parkeervoorzieningen haalbaar is. Voor bestaande woonwijken en voor bedrijfspacelen vormen mechanische parkeersystemen een goed alternatief, maar de benodigde investeringen voor deze systemen zijn hoog. De exploitatie is daarom veelal onrendabel. Zeker als het parkeren in de directe omgeving niet gereguleerd is. Voor Westland zijn deze mechanische parkeersystemen daarom de komende jaren geen haalbare oplossing.

In het parkeerbeleid wordt ook ingegaan op het parkeren van grote voertuigen (zie paragraaf 6.7) en speciale parkeervoorzieningen zoals camperplaatsen.



7.4 MOBILITEITSTRANSITIE

De komende jaren wordt voor het personenvervoer ingezet op het elektrificeren van het wagenpark. Elektrische auto's produceren ongeveer vijftig procent minder CO₂ dan auto's met een verbrandingsmotor (zelfs wanneer de productie van de accu's wordt meegenomen) en zijn tijdens het rijden emissieloos. Er wordt vanuit mobiliteit ingezet op het elektrificeren van het wagenpark en vanuit de energietransitie op het verduurzamen van de toenemende stroomvraag. De nadruk ligt in eerste instantie op de veelrijders, omdat daar het effect het grootste is.

Verwacht wordt dat rond 2024 elektrische auto's vergelijkbaar in aanschafprijs zijn met brandstofauto's. Voor mensen die vaak lange afstanden rijden wordt waarschijnlijk de combinatie elektrisch en waterstof de oplossing. Ook voor waterstof geldt dat deze nog met fossiele brandstoffen wordt opgewekt en pas echt schoon is als deze met duurzame waterstof wordt opgewekt.

Het streven van het kabinet is dat vanaf 2030 alleen nog volledig uitstootvrije personenauto's worden verkocht (zie paragraaf 2.1). Dan is er echter nog circa 10-20 jaar nodig (vervangingsmarkt) om tot een volledig uitstootvrij wagenpark te komen. Omdat de transitie naar elektrisch rijden veel tijd vraagt, zijn op korte termijn ook andere maatregelen nodig. Hierbij wordt ingezet op:

- Verbetering van de doorstroming waardoor het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot met 10-15% kan worden verminderd.
- Het gebruik van biobrandstoffen (biodiesel, bio-ethanol en groengas) waarmee de CO₂-uitstoot zonder grote investeringen kan worden gereduceerd.
- Het steeds meer gaan gebruiken van uitstootvrije voertuigen in het eigen wagenpark en bij het zakelijke vervoer, inclusief de realisatie van de benodigde laainfrastructuur.
- Een werkgeversaanpak voor de gemeente, waarbij gebruik van de fiets, deelauto's en het openbaar vervoer wordt gestimuleerd en gefaciliteerd (zie ook paragraaf 7.5).
- Het maken van een strategische kaart met potentiële locaties voor laadvoorzieningen, waarbij vooraf het benodigd verkeersbesluit wordt genomen. Op grond hiervan kan de netbeheerder tijdig waar nodig het netwerk aanpassen. Hierdoor

kan de procedure van aanvraag tot plaatsen van een laadvoorziening aanzienlijk worden versneld. Dit is nodig om de komende jaren aan de vraag te kunnen blijven voldoen.

- Het deelnemen aan de regionale aanbesteding concessie voor laadvoorzieningen. Door de grote massa kunnen de kosten voor de laadvoorzieningen en overhead zo laag mogelijk worden aangeboden en gehouden. Tevens kan de beschikbare expertise bij de gemeenten worden gebundeld en ingezet.
- Het stimuleren van marktinitiatieven tot het plaatsen van emissie-vrije deelauto's die een bijdrage aan de mobiliteitsvraag leveren. Als gemeente faciliteren we autodelen door het houden van een beperkt aantal pilots en beschikbaar stellen van parkeerplaatsen. Deze moeten echter door een marktpartij van een laadmogelijkheid worden voorzien,

7.5 MOBILITEITSMANAGEMENT

De beschikbare capaciteit van wegen kan beter worden benut door het personen- en goederenvervoer efficiënter over de dag te verdelen. We prikkelen reizigers door slimme inzet van mobiliteitsmanagement (werkgeversaanpak) om een ander vervoersmiddel dan de auto te pakken. Dit vereist samenwerking met bedrijven.

In de ochtend- en avondspits bestaat de grootste groep reizigers immers uit forenzen. De werkgeversaanpak is erop gericht een deel van deze forenzen minder of niet in de spits met de auto te laten reizen. Westland blijft hier de komende jaren op inzetten. De ervaring is dat inzetten op mobiliteitsmanagement ook werkgevers veel voordelen oplevert: kostenbesparingen, imagoverbetering, CO₂-reductie, medewerkerstevredenheid en fitheid van medewerkers.

Per bedrijventerrein wordt de komende jaren, als onderdeel van de werkgeversaanpak, een mobiliteitsmanagementplan uitgewerkt gericht op de specifieke kenmerken, wensen en mogelijkheden van het terrein.

Door de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden wordt mogelijk een wagenparkadviseur ingezet waar bedrijven advies kunnen krijgen over de aanschaf van nieuwe, schone voertuigen.



8 UITWERKING: OPENBAAR VERVOER

Westland heeft een beperkt openbaar vervoer systeem (alleen bus) wat al vele jaren in de basis ongewijzigd is. De vervoersautoriteit MRDH is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Westland maakt onderdeel uit van de busconcessie Haaglanden Streek. EBS verzorgt sinds augustus 2019 tot 2030 het busvervoer. De nieuwe concessie bevat één HOV-verbinding (R-net lijn 456) van Den Haag Haga ziekenhuis via Naaldwijk naar station Schiedam. In de spits wordt om de 10 minuten gereden. Deze frequentie geldt ook voor de buslijnen 30, 31 en 32 die verder nog niet aan de criteria van een R-net lijn voldoen.

Er is geen spoorverbinding met de omliggende steden en de rest van Nederland. Het Haagse en Rotterdamse OV-netwerk en Haaglanden Streek eindigen veelal bij de gemeentegrens, waardoor Westland per OV niet goed bereikbaar is (overstappen, lange reistijden e.d.). Hierdoor zijn bewoners veelal op de auto aangewezen.

De nieuwe uitleggebieden (ca. 3000 woningen) ten noorden van Monster en Poeldijk worden niet of nauwelijks door OV ontsloten. Ook onder meer tussen Monster en Poeldijk en Ter Heijde ontbreekt openbaar vervoer. Omdat de buslijnen veelal van en naar Naaldwijk lopen zijn er geen directe verbindingen tussen een aantal kernen. Ook de ontsluiting van de grote handelsterreinen, waar circa 20.000 mensen werken, zijn met het OV vooral in de vroege ochtend, de

avonden en de weekenden niet of beperkt bereikbaar. Werknemers zijn hierdoor op de auto aangewezen.

Door dit alles zijn de totale reistijden per OV van en naar de belangrijkste economische gebieden in de regio (TOP-locaties) duidelijk langer dan 45 minuten. Om vooral voor het woon-werk verkeer een goed alternatief voor de auto te kunnen bieden, is het direct aansluiten van Westland op het netwerk van snelle OV-verbindingen -waaronder het spoor- essentieel.

8.1 SCHAALSPRONG OV

Ook voor de doorontwikkeling naar Greenport 3.0 en de Campus-ontwikkeling nabij Naaldwijk is vereist dat er voor 2040 een schaalspromg in het OV is gemaakt. Het OV in Westland gaat veel vaker, sneller en comfortabeler rijden en is direct op het netwerk van snelle OV-verbindingen -waaronder het spoor- aangesloten.

Momenteel wordt slechts 10% van de verplaatsingen per openbaar vervoer gedaan. De bereikbaarheid van de omliggende steden met het openbaar vervoer moet dan ook sterk worden verbeterd. Hiervoor is verhoging van de frequentie en capaciteit, met een maximale reistijd van 30 minuten naar Den Haag CS, Rotterdam CS, Rijswijk en Delft station essentieel. Dit is weliswaar een ambitieuze doelstelling, maar noodzakelijk om een goed alternatief voor de auto te kunnen bieden.

Samen met de MRDH en andere belanghebbenden

wordt op korte termijn verkenningen (vervoerwaarde en tracé) uitgevoerd om te komen tot een robuust OV-netwerk met goede, voldoende en snelle directe aansluitingen op het regionaal en landelijk OV-netwerk met de Mainports en Greenports en kennisinstituten. Het OV kan worden versterkt door het netwerk te combineren met 'first and last-mile' maatregelen. Hierdoor wordt ook de bereikbaarheid van de dorpen met het openbaar vervoer verbeterd. Door combinatie met fiets en P+R-voorzieningen kan 5-10% van het autoverkeer in de spits worden afgevangen. Ingezet wordt op maatwerkvervoer zoveel mogelijk gecombineerd met doelgroepenvervoer.

Hierbij is het essentieel dat er tussentijds geen ruimtelijke maatregelen worden genomen die de komst van bijvoorbeeld een lightrail verbinding of aanleg van busbanen op voorhand onmogelijk maakt. De benodigde ruimtelijke tracés en ruimtebeslag worden dan ook in 2020 inzichtelijk gemaakt, bestuurlijk vastgesteld en vastgelegd. Omdat het hierbij om grote investeringen gaat zijn bijdragen van de regio en het Rijk noodzakelijk. Op kort termijn wordt bezien of het Investeringsfonds van het kabinet hiervoor kan worden benut.

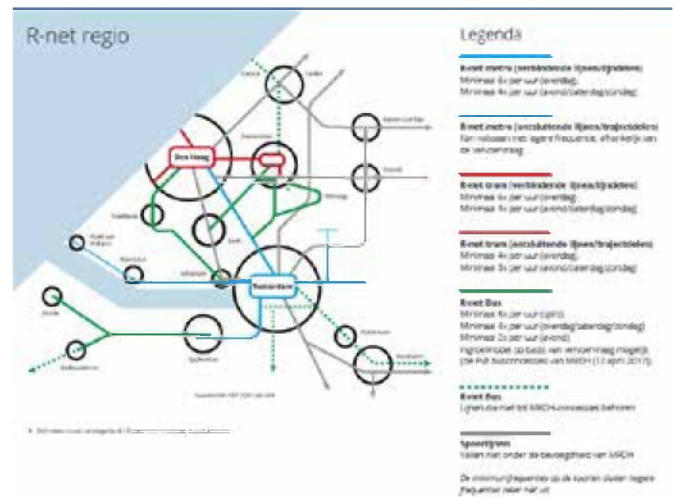
8.2 DOORSTROMING & REISTIJD

De bus maakt momenteel gebruik van dezelfde infrastructuur als het overige verkeer. Dit zorgt met name tijdens de spits tot reistijdverlies. Om een vlotte en goede doorstroming te kunnen garanderen zijn op korte termijn aanpassingen rondom en aan de kruispunten nodig. Deze bestaan onder meer uit een combinatie van infrastructuur en iVRI maatregelen (alle VRI's in de gemeente worden hiervoor omgebouwd).

De komende jaren wordt ingezet op het realiseren van meerdere, kleinere infrastructurele en smart-maatregelen die de bus aantrekkelijker maken en de concurrentiepositie van het OV op korte termijn al versterken. De eerste mogelijkheden hiertoe worden in 2020 in beeld gebracht en ter besluitvorming voorgelegd.

8.3 DEELFIETSEN BIJ OV

Een goede combinatie van openbaar vervoer en fiets vormt een alternatief voor het gebruik van de auto. Op strategische plaatsen worden de bushaltes van steeds meer fietsvoorzieningen voorzien. Samen met de MRDH wordt onderzocht of OV-knoppen kunnen worden gecombineerd met P+R voorzieningen, deelauto's en



deelfietsen. Hierdoor kan het autogebruik met 3-5% worden verminderd, waardoor vooral in de spits de doorstroming kan worden verbeterd.

De nieuwe vervoerder is in augustus 2019 gestart met een nieuwe OV-dienstregeling. Onderdeel hiervan is het de komende jaren plaatsen van deelfietsen bij OV-haltes in kernen en op bedrijventerreinen.

Het aanbieden van deelfietsen, al dan niet elektrisch, draagt bij aan het halen van de OV-bereikbaarheidsdoelen. Het aantal deelfietsen en deellocaties kan op basis van het gebruik en effect op OV binnen de concessie verder worden uitgebreid.

8.4 AANVULLEND OV / MAATWERK VERVOER

Zelfrijdende voertuigen kunnen eveneens een steeds grotere rol van betekenis spelen in het optimaliseren van de OV-vraag (vooral als voor- en natransport). Sinds 1 juli 2019 mogen deze zelfrijdende voertuigen op de openbare weg worden getest. De verplichting dat er een bestuurder in het voertuig aanwezig moet zijn is vervallen. Een nader uit te voeren haalbaarheidsonderzoek moet aantonen of er potentie voor een pilot met zelfrijdende voertuigen -die tussen vaste locaties heen en weer pendelen- is, wat de kosten zijn en of het toepasbaar is binnen de Westlandse schaal.

Op termijn komen er mogelijk ook andere alternatieven beschikbaar die de bereikbaarheid van de verschillende kernen in de gemeente kunnen verbeteren. De toepasbaarheid en haalbaarheid van deze mogelijkheden -waaronder ook de buurtbus- wordt actief bekeken.



9 UITWERKING: DOELGROEPENVERVOER

Westland kent verschillende vormen en aanbieders van doelgroepenvervoer:

- De Regiotaxi is er voor iedereen. Deze rijdt alleen binnen de regio Haaglanden (bij uitzondering kan men reizen naar "puntbestemmingen" buiten de regio Haaglanden waaronder ziekenhuizen). De reiskosten voor OV-gebruikers zijn echter aanzienlijk hoger (tot factor 3,5) en de reistijd aanzienlijk langer dan bij het reguliere openbaar vervoer. De Regiotaxi is hierdoor voor woon-werkverkeer geen goed alternatief. Door het houden van campagnes wordt geprobeerd het aandeel OV-gebruikers vooral binnen Westland te vergroten.
- Valys is voor mensen met een WMO-indicatie, die buiten de regio Haaglanden willen reizen.
- De rolbus is voor mensen met een lichamelijke beperking, rijdt dagelijks op afroep tussen 9:00 en 17:00 uur en alleen binnen de gemeente. Om gebruik hiervan te maken moet men lid zijn.
- De plusbus is voor mensen vanaf 60 jaar; rijdt door de week op werkdagen op afroep tussen 9:00-12:00 en 13:00-17:00 uur binnen Westland en Hoek van Holland. Om gebruik hiervan te kunnen maken moet men zich eerst aanmelden.
- De Zonnebloem voor mensen met een lichamelijke beperking,
- De particuliere rijdienst via Vitis (via "hulpinjebuurt.nl").
- Stichting On Wheelz voor mensen met lichamelijke beperking.
- Jeugdvervoer, leerlingvervoer en Jeugdhulpvervoer is alleen voor de jeugd.

Bovenstaande vormen kennen echter een aantal 'witte vlekken', waardoor voor bepaalde doelgroepen alleen de Regiotaxi een optie is. Echter, voor ziekenhuis bezoek buiten Westland is dit door de lange wachttijden bij de terugreis vaak geen goede oplossing. Komend jaar wordt daarom samen met aanbieders en gebruikers het beleidsplan doelgroepenvervoer opgesteld, waarin de mogelijkheden voor verbetering in beeld worden gebracht.

Op basis van de demografische trends verwachten we richting 2040 een sterke verjonging en vergrijzing in Westland. De groep 75+'ers verdubbelt (zie paragraaf 3.1). Dit betekent dat tot 2040 de potentiële doelgroepen en het vervoer voor WMO- en leerlingvervoer sterk toenemen. Tegelijkertijd zal ook het aantal inwoners dat



nog geen WMO-indicatie (criteria zijn verzwakt) heeft en aangewezen is op het openbaar vervoer, maar niet meer zelfstandig met het openbaar vervoer kan reizen, toenemen.

De ontwikkeling in het openbaar vervoer gericht op sterke lijnen en grotere volumes (woon-werkverkeer) en dunnere lijnen die op termijn deels komen te vervallen, mag niet tot gevolg hebben dat de drempel voor een deel van de reizigers in het openbaar vervoer te hoog wordt. De WMO gaat er immers vanuit dat iedereen zo lang mogelijk met het openbaar vervoer moet kunnen blijven reizen. Om dit mogelijk te maken bij het eventueel komen te vervallen van te dunne lijnen of delen ervan, moeten nieuwe vormen van openbaar vervoer (maatwerk-vervoer) ontstaan. De kosten van maatwerk-vervoer zijn echter flink hoger dan van regulier openbaar vervoer. Door maatwerk-vervoer daar waar mogelijk te combineren met doelgroepenvervoer (beiden vraagafhankelijk) kunnen beiden mogelijk efficiënter worden ingericht. De openbaar vervoer taak van maatwerkvervoer blijft echter de basis en is voor iedereen.

Een mooi voorbeeld hiervan is de pilot Delfthopper. Deze halteert bij bushaltes waar geen lijndienst halteert

en wordt minimaal een half uur van te voren besteld en rijdt dan rechtstreeks naar de bestemming.

In regionaal verband (de gemeenten Delft, Midden-Delfland, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Wassenaar, Westland en Zoetermeer) is een herijking Programma Doelgroepenvervoer opgesteld. Hierin wordt voor de Regiotaxi ingezet op verdere integratie tussen OV en WMO-gebruikers (nu 20% OV en 80% WMO gebruikers) en het stimuleren van gebruik van de regiotaxi door OV-reizigers. Dit onder andere door het houden van PR-campagnes. Op termijn wordt gestart met de aanbesteding van deze nieuwe concessie die kansen biedt voor verbeteringen.

De nieuwe openbaar vervoer bussen in Westland rijden op groengas, waardoor de luchtkwaliteit door de lagere uitstoot wordt verbeterd. Vanaf 2025 moeten binnen de MRDH alle nieuw aan te schaffen openbaar vervoer bussen volledig uitstootvrij zijn. Het doelgroepenvervoer in de gemeente is per 2030 100% uitstootvrij. De gemeente neemt deze eis op in de eerstvolgende aanbesteding van concessies.



10 UITWERKING: FIETS

Fietsen is een gemakkelijke, goedkope en gezonde manier van verplaatsen, vergt weinig ruimte en middelen en is veel beter voor het milieu dan autorijden. Het zorgt er, mede door de komst van de e-bike, bovendien voor dat bewoners langer aan de maatschappij kunnen blijven deelnemen /zelfstandig kunnen blijven functioneren.

In Westland worden 20% van de verplaatsingen op de fiets afgelegd. De afgelopen jaren is een sterke stijging van het fietsgebruik zichtbaar. Deze stijging wordt mede veroorzaakt door de opkomst van de elektrische fiets en de speed-pedelec. Zo worden er landelijk inmiddels meer nieuwe elektrische fietsen dan gewone fietsen verkocht. Doordat hiermee makkelijker afstanden tot 15-25 km overbrugd kunnen worden, worden deze steeds vaker in plaats van de auto voor woon-werkverkeer gebruikt. De belangrijkste economische locaties in de MRDH bevinden zich in een straal van 15 kilometer vanuit het hart van Westland.

Er is in Westland potentie genoeg om het fietsgebruik onder woon-werk verkeer, recreatief verkeer en van/ naar voorzieningen en scholen -al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer- te laten groeien.

Om te komen tot een zo goed mogelijke invulling van de opgaven voor de fiets wordt in 2020 het beleidsplan 'Fiets Westland' opgesteld. Belangrijke elementen van het fietsbeleid worden hieronder toegelicht.

10.1 FIETSNETWERK

De huidige fietsinfrastructuur in Westland en de verbindingen met de omliggende gemeenten is versnipperd, waardoor veelal korte, snelle en veilige fietsverbindingen ontbreken. Veel fietspaden zijn te smal, betegeld en met veel in- en uitritten en gelijkvloerse kruispunten met drukke wegen. Dit in combinatie met het vele vrachtverkeer (25-30% van het totale verkeer) zorgt voor verkeersonveilige situaties, niet door kunnen fietsen en langere reistijd. Daarnaast ontbreken op meerdere plaatsen vrijliggende fietspaden, waardoor fietsers gebruik moeten maken van de rijbaan en drukke doorgaande wegen gelijkvloers moeten oversteken. De bestaande hoogwaardige fietspaden sluiten tenslotte niet altijd goed aan op de kernen en werklocaties.

Om het fietsgebruik daadwerkelijk te stimuleren en de fietsers het gevoel te geven écht belangrijk te zijn, moet het fietsnetwerk binnen en in/van Westland sterk worden verbeterd (korter, sneller, veiliger en comfortabeler) en worden uitgebreid. Hiertoe wordt samen met de MRDH en aangrenzende gemeenten (zie paragraaf 2.3) de komende jaren ingezet op de realisatie van 2 metropolitane snelfietspaden van Naaldwijk naar Rotterdam en Den Haag CS. En de verkenning van 3 metropolitane fietspaden naar Den Haag CID, Rijswijk en Delft.



Deze 5 routes maken onderdeel uit van het Metropolitane fietsnetwerk MRDH met in totaal 25 routes). Bij het ontwerp van dit regionaal netwerk gelden de volgende eisen; minimaal 4 meter breed, vlakke verharding, zoveel mogelijk ongelijkvloerse kruispunten, beveiligde oversteken, goede verlichting en voorzieningen. Naast het belang van goede bereikbaarheid met Den Haag en Rotterdam, is ook het stimuleren van de vrijetijdseconomie voor een goed economisch vestigingsklimaat een belangrijke voorwaarde.

Naast de ontwikkeling van het Metropolitane fietsnetwerk zet Westland ook in op het opwaarderen van het gemeentelijk fietsnetwerk. Het ontvlechten van (delen) van het fietsnetwerk met het autonetwerk is een belangrijk onderdeel hiervan. Hiernaast wordt ingezet op een kwaliteitsimpuls: comfortabele verharding, directe routes, goede stallingsvoorzieningen (zie paragraaf 10.3), duidelijke bewegwijzering, verbeteren van de (sociale)veiligheid en goede verlichting.

10.2 VEILIGHEID

De ambitie is dat alle fietspaden in 2030 egaal en comfortabel voor fietsers zijn. Daarom wordt bij onderhoudswerkzaamheden van fietspaden tegelverharding zoveel mogelijk vervangen door vlakke verharding. Dit vergroot immers het rijcomfort en de verkeersveiligheid. Ook wordt gekeken of de breedte

van het fietspad aansluit bij het gebruik / het aantal en soort fietsers.

Om de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten wordt het fietsnetwerk de komende jaren beoordeeld op de vergevingsgezindheid van de infrastructuur. Dat betekent dat we kijken of aanwezige palen, hekjes en andere objecten noodzakelijk zijn of kunnen worden verwijderd. Objecten die noodzakelijk worden gevonden en dus blijven staan, worden beter ingeleid met markering. Ook wordt gekeken of zichtlijnen goed zijn, bijvoorbeeld bij aanwezig groen.

De school-thuisroutes in de gemeente zijn een blijvend aandachtspunt. Daarbij realiseren we ons dat veiligheid niet alleen wordt bepaald door de infrastructuur, maar voor een groot deel afhangt van het gedrag van verkeersdeelnemers. Hier wordt zowel preventief (door communicatie met school en ouders) als repressief (handhaving) aandacht aan gegeven.

Sociale veiligheid speelt ook een belangrijke rol. De haalbaarheid van een nachtnet-fiets -met goed verlichte en zichtbare fietspaden- door en tussen de kernen wordt onderzocht.

De concrete uitwerking maakt onderdeel uit van het op te stellen Actieplan Verkeersveiligheid Westland en het beleidsplan 'Fiets Westland'.

10.3 FIETSPARKEREN

Om fietsgebruik verder te stimuleren is het niet alleen noodzakelijk dat het fietsnetwerk comfortabel en compleet is, er moeten bij bestemmingen ook goede en veilige stallingsvoorzieningen aanwezig zijn. Speciale fietsen en e-bikes zijn duur en de drempel om deze te gebruiken moet zo laag mogelijk zijn. Gebruikers willen hun fiets graag veilig kunnen stallen en eventueel opladen. Hierin is ruimte voor verbetering, met name bij de bushaltes (zie ook paragraaf 8.3). De gemeente monitort het gebruik van deze fietsenstallingen (2-jaarlijks) en breidt deze waar nodig uit. Ook dit onderdeel wordt nader uitgewerkt in het beleidsplan fiets.

De pilot Biesieklette in Naaldwijk is recent gestart en wordt in 2021 geëvalueerd. Op basis van de uitkomsten wordt nagegaan of de pilot kan worden verlengd en of dit concept ook op andere locaties in de gemeente is toe te passen.

In het landelijk Bouwbesluit 2012 zijn regels opgenomen voor het realiseren van fietsparkeerplekken bij nieuw te bouwen woningen. Per 2022 vervalt de bepaling voor niet-woonfuncties vanuit het Bouwbesluit. Daarom worden bij de actualisatie van de gemeentelijke parkeernormen (zie paragraaf 7.3) ook de mogelijkheden

en de toepasbaarheid van specifieke parkeernormen voor de fiets meegenomen. Deze fietsparkeernorm heeft betrekking op nieuw- en verbouwplannen van kantoren, bedrijven en voorzieningen waarvoor de ontwikkelaar een omgevingsvergunning moet aanvragen.

10.4 WERKGEVERSAANPAK

Samen met de MRDH, Bereikbaar Haaglanden en de bedrijven wordt de komende jaren ingezet op het ontwikkelen van een werkgeversaanpak per bedrijventerrein. Het doel hierbij is de groei van het autogebruik te verminderen door gezamenlijk te komen tot goede alternatieven voor de auto. Een belangrijk onderdeel hierin vormt de fiets, waarvoor naast een goed intern en extern netwerk, voldoende, goede en veilige stallingen en omkleedvoorzieningen nodig zijn.





11 UITWERKING: LOPEN

De laatste jaren komt er steeds meer aandacht voor de voetganger omdat het bijdraagt aan de bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en de gezondheid van de woon-, werk- en recreatiegebieden. Voor verplaatsingen tot 2 kilometer is lopen een goed alternatief voor andere vervoerwijzen. Hoe beter voorzieningen te voet bereikbaar zijn, hoe aantrekkelijker het voor mensen wordt om (een deel van) hun verplaatsing niet met de auto af te leggen. De aanwezigheid van mensen op straat verlevendigt het straatbeeld en heeft een positief effect op de leefbaarheid, duurzaamheid en het veiligheidsgevoel.

11.1 VOETGANGERSNETWERK

Tot voor kort werd veelal geredeneerd vanuit de auto. Met dit beleidsplan kiest Westland bij de inrichting van de openbare ruimte ervoor om vanuit de langzame verkeersdeelnemer te gaan redeneren. Centraal staat de kwaliteit van looproutes van woon- en werkgebieden naar voorzieningen als scholen, winkelcentra en bushaltes. Ook in woonwijken en op bedrijventerreinen is het van belang dat er goede looproutes komen.

We inventariseren daarom waar comfort en veiligheid de komende jaren moet worden verbeterd. Dit betreft concreet een voldoende breed trottoir, een comfortabel

wegdek, goede oversteekbaarheid van wegen en de toegankelijkheid voor slechtzienden. Relatief eenvoudige aanpassingen met grote impact zijn onder andere het aanbrengen van invalidenoprijtjes of het gelijkvloers maken van plaatsen waar wordt overgestoken, het aanbrengen van voorzieningen ter geleiding en waarschuwing van slechtzienden bij openbaar vervoerhaltes en complexe oversteekplaatsen.

De kernen worden de komende jaren onderling verbonden met korte, comfortabele en goed verlichte voetpaden (aaneengesloten voetgangersnetwerk). Binnen de kernen sluiten deze aan op een goed en veilig voetpadennetwerk. Hiervoor wordt in 2021 een voetpadenplan opgesteld.



11.2 STRAAT VAN DE TOEKOMST

Klimaatverandering en technologische ontwikkelingen hebben effect op de openbare ruimte. Denk aan duurzame energie, innovaties rondom mobiliteit, wateroverlast en hittestress. De 'Straat van de Toekomst' is erop gericht om deze thema's dichterbij bewoners te brengen.

Samen met inwoners gaan we in een pilot onderzoeken welke winst te behalen is door nieuwe ontwikkelingen mee te nemen in het ontwerp. Denk hierbij aan autodelen in combinatie met minder reguliere parkeerplaatsen, voorzieningen voor elektrisch rijden, fietsparkeren, waterberging, meer ruimte voor spelen en meer groen op straat.

De gemeente gaat op zoek naar de meest geschikte locaties voor het opzetten van pilots. Dit kan locaties betreffen waar de komende wegwerkzaamheden zijn gepland (werk-met-werk-maken) of locaties waar de pilot een oplossing kan bieden voor een concreet probleem. De spelregels voor het ontwerp en het beschikbaar budget voor uitvoering worden nader bepaald.

11.3 SCHOOLOMGEVING

Kinderen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers die extra moeten worden beschermd. De afgelopen jaren is hier veel aandacht aan besteed. De belangrijkste knelpunten rondom de basisscholen en VO-scholen zijn gemeente breed geïnventariseerd, waarna passende maatregelen zijn genomen.

Ook de komende jaren is blijvende aandacht voor verkeersveiligheid rondom scholen vereist. Dit doen we enerzijds door via infrastructurele maatregelen goed gedrag af te dwingen (reactief op basis van klachten en meldingen), anderzijds door het laten verzorgen van verkeerseducatie aan peuters, basisschoolleerlingen en leerlingen in het voortgezet onderwijs. Hierbij wordt, samen met de scholen, ingezet op gedrag veranderende campagnes gericht op ouders, leerlingen en overige weggebruikers in schoolomgevingen.

Vanuit het regionaal actieplan CO₂-reductie Verkeer en Vervoer wordt hierbij ingezet op het verminderen van het autogebruik voor halen en brengen van leerlingen (dus meer lopen / fietsen) met 10% in 2025, 30% in 2030 en 70% in 2040.



12 INTEGRALE MAATREGELLEN

Om de ambities en doelen betreffende bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (zie hoofdstuk 5) te kunnen halen, zijn de komende decennia een groot aantal integrale maatregelen in Westland en de aangrenzende regio nodig. Integraal wil zeggen maatregelen die op meerdere modaliteiten en thema's effect hebben. Een voorbeeld hiervan is het versnellen van een buslijn, waardoor de reistijd afneemt en deze voor meer inwoners een aantrekkelijk alternatief voor de auto gaat vormen. Hierdoor kan de groei van het autogebruik worden verminderd en de bereikbaarheid van Westland tegelijkertijd worden vergroot.

Financiële bijdrages

Deze mobiliteitsvisie is samen met inwoners, ondernemers, belangenverenigingen, regionale en de landelijke overheid tot stand gekomen. Veel van de onderstaande maatregelen maken mede onderdeel uit van de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0, het actieplan CO₂-reductie verkeer en vervoer van de MRDH en het Klimaatakkoord van het kabinet.

De financiële haalbaarheid van de korte termijn maatregelen is in belangrijke mate afhankelijk van de mogelijke bijdragen van de PZH, de MRDH en het Rijk. Vooral het BO MIRT besluit najaar 2019 inzake de korte termijn aanpak is hierin essentieel. De nadere uitwerking en te maken keuzes en prioritering worden opgenomen in het beleidsprogramma 'Duurzaam Bereikbaar Westland 2040' (2020-2022 met jaarschijf 2019). Aan het eind van elk jaar wordt de stand van zaken in beeld

gebracht en voor het komend jaar een nieuw jaarplan met maatregelen opgesteld. Hierin worden de effecten van de gerealiseerde maatregelen meegenomen en vindt afstemming plaats met interne (o.a. economie, wonen, energie en gebiedsuitwerkingen) en externe (Rijk, Provincie Zuid-Holland en MRDH) beleidsprogramma's. Inzake de realisatie van maatregelen in de buitenruimte vindt afstemming plaats met het gebiedsgerichte plan (vastgesteld door de gemeenteraad mei 2019) en met het hierbij behorende uitvoeringsprogramma (jaarlijks college document). Hierbij wordt conform de ARP gewerkt.

Door deze werkwijze blijft het beleidsprogramma Bereikbaar Westland 2040 integraal en actueel. De jaarlijkse actualisatie van het beleidsprogramma Duurzaam Bereikbaar Westland en het jaarplan wordt ter besluitvorming aan het College van B&W en de gemeenteraad aangeboden.

Vanuit de gemeente zijn op basis van de reserve regionale verkeersprojecten en de begroting beperkte bijdragen voor de korte termijn aanpak beschikbaar. Als de bijdragen van PZH, MRDH en het Rijk niet worden gehonoreerd, dan kunnen de korte termijn maatregelen deels, later of niet worden gerealiseerd. Deze bijdragen zijn dus essentieel voor de uitvoering van onderstaande maatregelen en het realiseren van de in deze Mobiliteitsvisie beschreven doelen en ambities.

	Clustering	Acties
1	Ruimtelijke ordening	Onder andere, waar wonen en werken wij? Waar liggen bedrijven en overslagpunten? Door locaties van nieuwe ontwikkelingen strategisch te kiezen kan de toename van mobiliteit worden beperkt en kan. OV en de fiets kan een reëel alternatief worden.
2	Prijsmechanisme	Onder andere betaald parkeren, rekeningrijden, tariefstelling OV.
3	Mobiliteitsmanagement	Onder andere beheersen van de vraag naar vervoermiddelen door inzet deelfietsen, deelauto's en de werkgeversaanpak.
4	Logistieke concepten	Onder andere beter benutten beladingscapaciteit, eco combi en connected logistics.
5	Beter benutten infrastructuur (kt):	Onder andere slimme verkeerslichten, aanleg doelgroepenstroken en groene golf.
6	Aanpassingen infrastructuur	Onder andere vergroten capaciteit van een kruispunt door aanbrengen extra opstelstroken, vergroten bushaltes en busstation. Agrologistieke vervoerstromen zoveel mogelijk van de logistieke corridors gebruik laten maken.
7	Nieuwe infrastructuur:	Onder andere verbredingen bestaande wegen, aanleg nieuwe wegen en het ongelijkvloers maken van kruispunten.

KORTE TERMIJN ACTIES (TOT 2023)

Op grond van het doorlopen proces met alle stakeholders zijn de volgende maatregelen uitgewerkt. Hierbij is per maatregel de modaliteit en het thema wat de directe aanleiding was aangegeven.

Ruimtelijke ordening/overkoepelend

1. Mobiliteitsvisie wordt onderdeel van de omgevingsvisie (Programma Mobiliteit).
2. Verkenning lightrail / schaalprong Openbaar Vervoer (OV, bereikbaarheid).
3. Verkenning realisatie van een overslagpunt voor containers bij Hoek van Holland / Hoekse Baan (logistiek, bereikbaarheid).
4. Verkenning logistieke, auto, OV en fiets corridors Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 (multimodaal, bereikbaarheid).
5. Uitvoeren onderzoek waar P+R en OV-hubs kansrijk zijn (OV, bereikbaarheid-duurzaamheid).
6. Uitvoering verkenning milieuzones in samenhang met (agro) logistieke hubs (logistiek, duurzaamheid).
7. Verkenningen ontsluiting Lozerlaan, Wippolderlaan, A4 en Westland in het kader van de extra verstedelijkingsopgaven van Den Haag (auto, bereikbaarheid).
8. Opstellen beleidsplan fiets met fietspadenplan (fiets, bereikbaarheid-verkeersveiligheid).

9. Opstellen actieplan verkeersveiligheid (inclusief lokale uitwerking SPV2030) (multimodaal, verkeersveiligheid).
10. Opstellen voetpadenplan (lopen, leefbaarheid).
11. Actualiseren Wegencategorisering (auto, verkeersveiligheid).
12. Opstellen beleidsplan doelgroepenvervoer (doelgroepenvervoer, leefbaarheid).
13. Opstellen actieplan CO2-reductie middellange termijn (multimodaal, duurzaamheid).
14. Onderzoek parkeerfonds (auto, leefbaarheid).
15. Parkeerbeleid actualiseren (auto, leefbaarheid).
16. Parkeernormen actualiseren, inclusief eis laadinfra en fietsparkeernorm (auto, leefbaarheid-duurzaamheid).

Mobiliteitsmanagement

17. Verkennen en indien haalbaar 2 pilots met maatwerkvervoer Maasdijk-Honderdland met Hoekse Lijn en Ter Heijde-Monster-Poeldijk (OV, bereikbaarheid).
18. Verkenning en start uitstootvrij wagenpark gemeente Westland (auto, duurzaamheid).
19. Verkenning uitstootvrij zakelijk verkeer gemeente Westland (auto, duurzaamheid).

20. Werkgeversaanpak gemeente Westland start 2021 (multimodaal, bereikbaarheid-duurzaamheid).
21. Werkgeversaanpak per bedrijventerrein en –schap start 2021 (multimodaal, bereikbaarheid-duurzaamheid).
22. Deelfietsen / uitstootvrije scooters bij belangrijke OV-haltes (fiets, bereikbaarheid).
23. Meer en veilige fietsenklemmen bij OV-haltes (fiets, bereikbaarheid).
24. Evaluatie pilot Biesieklette Naaldwijk + verkenning andere locaties (fiets, bereikbaarheid).
25. In overleg met en door de markt het aantal (uitstootvrije) deelauto's vergroten (auto, duurzaamheid).
26. 2 Pilots met MaaS en indien haalbaar doorzetten (multimodaal, bereikbaarheid).
27. Inzet logistiek makelaars Bereikbaar Haaglanden (logistiek, bereikbaarheid).
28. Uitwerkingen plannen om 10% van de ritten naar school niet meer met de auto maar met de fiets of per voet te realiseren (lopen-fiets, duurzaamheid-verkeersveiligheid).

Logistieke concepten

29. Starten met pilot talking traffic en geleidelijk aan over het gehele Westland uitrollen (logistiek, bereikbaarheid-duurzaamheid).
30. Faciliteren van het gebruik van eco-combinaties op hoofdwegennet (logistiek, bereikbaarheid-duurzaamheid).
31. Onderzoek mogelijkheid weren doorgaand vrachtverkeer door de kernen (logistiek, verkeersveiligheid-leefbaarheid).
32. Samen met de regio stimuleren van pilots waarbij data tussen bedrijven wordt gedeeld (blockchain) t.b.v. een hogere beladingscapaciteit en minder ritten (logistiek, bereikbaarheid).
33. Door de Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden wordt mogelijk een wagenparkadviseur ingezet waar bedrijven advies kunnen krijgen over de aanschaf van nieuwe, schone voertuigen (auto, duurzaamheid).

Beter benutten

34. Doorstromingsmaatregel Poeldijk kruispunt N211/ N213 (multimodaal, bereikbaarheid).
35. Doorstromingsmaatregel Naaldwijk kruispunt N213/ Middelbroekweg (multimodaal, bereikbaarheid).
36. Alle VRI's in de gemeente Westland worden IVRI (gemeentelijk en provinciaal wegennet) (multimodaal, bereikbaarheid-duurzaamheid).

Aanpassingen infrastructuur

37. Poeldijk, vergroten capaciteit van het kruispunt N213 en de Van Elswijkbaan (multimodaal, bereikbaarheid).
38. Doorstromingsmaatregel Naaldwijk, kruispunt en bereikbaarheid halteplaats rotonde Middelbroekweg/Pijle Tuinenweg (multimodaal, bereikbaarheid).
39. Naaldwijk onderzoek doorstromingsmaatregelen alle busroutes van mogelijk Kruisweg naar Pijle Tuinenweg/Stokdijkkade (OV, bereikbaarheid).
40. Naaldwijk/Honselersdijk lijn doorstromingsmaatregelen R-Net 456 in Naaldwijk en Honselersdijk, N211 en N213 Verdilaan, Dijkweg (OV, bereikbaarheid).
41. Doorstromingsmaatregel Maasdijk A20 afrit 6 en 7 (logistiek-auto, bereikbaarheid).
42. Monitoring gebruik voorziening vrachtwagen-parkeren en indien nodig uitbreiden (logistiek, bereikbaarheid).
43. Wateringen verminderen verkeer Wateringen Ambachtsweg (auto, leefbaarheid).
44. Doorstromingsmaatregel Wateringen kruispunt Heulweg/Dorpskade, Heulweg/Kerklaan en Dorpskade/Tolland (auto-fiets, bereikbaarheid).
45. Wateringen optimaliseren afstelling VRI's (auto-fiets, leefbaarheid).
46. Doorstromingsmaatregel Middelbroekweg-/ Heulweg-Oosteinde buslijn 30 Naaldwijk/Rijswijk/ Zoetermeer (OV, bereikbaarheid).
47. Realiseren metropolitane fietsroute Naaldwijk – Rotterdam (fiets, bereikbaarheid).
48. Realiseren metropolitane fietsroute Naaldwijk – Den Haag CS/Den Haag (fiets, bereikbaarheid).
49. Naaldwijk verkennen metropolitane fietsroute Naaldwijk – Delft (fiets, bereikbaarheid).
50. Poeldijk verkennen fietsroute Poeldijk-strand langs Arckelweg / Oorberlaan (fiets, bereikbaarheid).
51. Opstellen strategische laad infrastructuurkaart (auto, duurzaamheid).
52. Deelname aan regionale aanbesteding laadinfrastructuur en tariefstelling voor het gebruik van laadinfrastructuur (auto, duurzaamheid).
53. Benaderen van de markt voor de realisatie van 2 snellaadstations in Westland (auto, duurzaamheid).
54. Samen met bewoners 'Straat van de Toekomst' ontwerpen met ruimte voor verblijven, groen en spelen (fiets-lopen, leefbaarheid-verkeersveiligheid).

MIDDELLANGE TERMIJN ACTIES (TOT 2030)

Ruimtelijke ordening/overkoepelend

1. Uitwerking lightrail / schaalessprong Openbaar Vervoer (OV, bereikbaarheid).
2. Indien haalbaar, realisatie overslagpunt voor containers bij Hoek van Holland/Hoekse Baan in bedrijf (logistiek, bereikbaarheid).
3. Uitwerken en realisatie logistieke, auto, OV en fiets corridors conform Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 (allen, bereikbaarheid).
4. Uitwerken ontsluiting Lozerlaan, Wippolderlaan, A4 en Westland in het kader van de extra verstedelijkingsopgaven van Den Haag (auto, bereikbaarheid).
5. Actualisatie omgevingsvisie (allen).
6. Actualisatie Mobiliteitsvisie (allen).
7. Actualisatie beleidsplan fiets met fietspadenplan (1 keer per 4 jaar) (fiets, bereikbaarheid).
8. Actualisatie en Strategisch Verkeersveiligheidsplan (1 keer per 4 jaar) (lopen, bereikbaarheid).
9. Actualisatie Wegencategorisering (1 keer per 4 jaar) (auto, verkeersveiligheid).
10. Actualisatie beleidsplan doelgroepenvervoer (1 keer per 4 jaar) (wmo).
11. Actualisatie actieplan schone lucht dit in het kader van het schone lucht akkoord (allen, leefbaarheid).
12. Opstellen actieplan CO2-reductie middellange termijn (auto, logistiek, duurzaamheid).
13. Toepassen parkeerfonds (auto, bereikbaarheid).
14. Parkeerbeleid actualiseren (auto, bereikbaarheid).
15. Actualisatie parkeernormen inclusief hogere eis 50% parkeerplaatsen laadinfrastructuur bij nieuwbouw (auto, duurzaamheid).

Mobiliteitsmanagement

16. Actualiseren, uitwerken en realiseren milieuzones en (agro) logistieke hubs (logistiek, duurzaamheid).
17. Actualiseren, uitwerken en realiseren P+R en OV hubs kansrijks zijn (OV, bereikbaarheid).
18. Actualiseren Mobiliteitsplan gemeente Westland

(1 keer per 4 jaar) samen met de medewerker uitwerken en starten (s)(auto, bereikbaarheid).

19. Verkennen en indien haalbaar 2 nieuwe pilots met maatwerkvervoer Campus/Hoekse Lijn en de Lier/Monster (OV, bereikbaarheid).
20. Realiseren volledig uitstootvrij wagenpark gemeente Westland voor 2025 (auto, duurzaamheid).
21. Realiseren volledig uitstootvrij zakelijk verkeer gemeente Westland voor 2025 (auto, duurzaamheid).
22. Actualiseren Werkgeversaanpak en overeenkomsten per bedrijventerrein (auto, bereikbaarheid).
23. Verder uitrollen aantal deelfietsen/-uitstootvrij scooters bij belangrijke OV fietsen (OV, bereikbaarheid).
24. Meer en veilige fietsenklemmen bij OV halten (OV, bereikbaarheid).
25. Indien haalbaar mogelijk 2 nieuwe Biesieklettes (fiets, bereikbaarheid).
26. Faciliteren dat het aantal uitstootvrije deelauto's door de markt verder wordt vergroot (auto, duurzaamheid).
27. 3 nieuwe Pilots met MAAS (auto, bereikbaarheid).
28. Inzet logistiek makelaars Bereikbaar Haaglanden doorzetten (logistiek, bereikbaarheid).
29. De gemeente werkt (mee) aan plannen voor scholen in de eigen gemeente om 30% van de ritten naar school uit de auto en met de fiets of per voet te realiseren.

Logistieke concepten

30. Talking traffic 2.0 in het gehele Westland. Via navigatiesysteem meldt iedere vrachtwagen zich automatisch aan en koppelt al rijdend bij een konvooi aan. Hierbij wordt met constante snelheid via logistieke corridors naar de plaats van bestemming of het rijkswegennet gereden. Hiermee kan lokaal een besparing op het energieverbruik van 20-25% worden bereikt. (logistiek, bereikbaarheid). Merendeel van de niet lokale agrologistiek zijn eco

- combinaties. Lokaal veelal al kleinere uitstootvrije vrachtwagens.(logistiek, duurzaamheid).
31. Data delen blockchain vindt op steeds uitgebreidere schaal plaats (logistiek, bereikbaarheid).
 32. Stadslogistiek wordt steeds meer toegepast. Vanuit goederen hubs rijden kleinere uitstootvrije voertuigen naar de winkels (bevoorrading) en klanten. Dit geldt onder meer ook voor bouwmaterialen. Als retourvracht kunnen de producten uit de Greenport dienen die afgeleverd worden bij de logistieke hubs (logistiek, duurzaamheid).
- Aanpassingen infrastructuur**
33. Poeldijk, reconstructie van het kruispunt N213 en de Van Elswijkbaan (auto, bereikbaarheid).
 34. Naaldwijk aanpassen busstation Verdilaan en bij de campus ontwikkeling komt een OV hub (OV, bereikbaarheid).
 35. Naaldwijk/Honselersdijk lijn R net 456 wordt steeds meer gestrekt waardoor de reistijd wordt verkort. De halten worden voorzien van goede en veilige fietsenstallingen. De frequentie gaat in de spits naar 8 a 10 keer per uur (OV, bereikbaarheid).
 36. Maasdijk A20 de afritten 6 en 7 worden gereconstrueerd en de capaciteit fors vergroot (auto, bereikbaarheid).
 37. Westland, het aantal parkeervoorzieningen voor auto wordt nauwelijks meer uitgebreid maar wel voor vrachtverkeer (logistiek, bereikbaarheid).
 38. Middelbroekweg/Heulweg/Oosteinde wordt een OV en fiets corridor, met minder ruimte voor de auto. Hierdoor kan buslijn 30 en het fietsverkeer buiten de kernen verder worden versneld (OV bereikbaarheid).
 39. Realiseren metropolitane fietsroute Naaldwijk – Delft (fiets, bereikbaarheid).
 40. Realiseren metropolitane fietsroute Naaldwijk – Den Haag CID (fiets, bereikbaarheid).
 41. Realiseren metropolitane fietsroute Naaldwijk – Rijswijk Plaspoelpolder (fiets, bereikbaarheid).
 42. Poeldijk verbeteren fietsroute Poeldijk-strand langs Arckelweg / Oorberlaan (fiets, bereikbaarheid).
 43. Verbeteren en realiseren korte en snelle fietspaden tussen de kernen onderling (fiets, bereikbaarheid).
 44. Opstellen strategische laad infrastructuurkaart 2.0 (auto, duurzaamheid).
 45. Nieuwe regionale aanbesteding en realiseren uitbreiding smart charging laadinfrastructuur in de Openbare Ruimte (auto, duurzaamheid).
 46. In overleg met en door de markt realiseren van 2 snellaadstations in Westland (auto, duurzaamheid).
 47. Per kern wordt samen met de bewoners van een straat wordt een ontwerp voor de Straat van de Toekomst gemaakt waarin nieuwe ontwikkelingen waaronder autodelen, elektrisch rijden, waterberging, fiets parkeren en meer ruimte voor groen en spelen worden meegenomen (auto, duurzaamheid).
 48. Realiseren fietspaden plan (fiets, duurzaamheid).
 49. Realiseren voetpaden plan (fiets, duurzaamheid).
 50. Wateringen ongelijkvloers kruispunt Erasmusweg / Lozerlaan (auto, bereikbaarheid).
 51. Wateringen Wippolderlaan ongelijkvloerse kruispunten met Veilingroute en Laan van Wateringseveld (auto, bereikbaarheid).
 52. Realiseren aanpassen Lozerlaan/Wippolderlaan/ A4 en Westland in het kader van de extra verstedelijkingsopgaven van Den Haag (auto, bereikbaarheid).

LANGE TERMIJN (TOT 2040)

Ruimtelijke ordening/overkoepelend

1. Verkenning 2050.
2. Realiseren en aanpassen logistieke, auto, ov en fiets corridors (allen).
3. Actualisatie Mobiliteitsvisie (allen).
4. Actualisatie beleidsplan fiets met fietspadenplan (1 keer per 4 jaar) (fiets, bereikbaarheid).
5. Actualisatie en Strategisch Verkeersveiligheidsplan (1 keer per 4 jaar)(fiets, bereikbaarheid).
6. Actualisatie Wegencategorisering (1 keer per 4 jaar) (auto, verkeersveiligheid).
7. Actualisatie beleidsplan doelgroepenvervoer (1 keer per 4 jaar) (WMO).
8. Actualisatie actieplan schone lucht dit in het kader van het schone lucht akkoord (auto, leefbaarheid).
9. Opstellen actieplan CO2-reductie lange termijn (auto, duurzaamheid).
10. Actualisatie parkeerfonds (auto, bereikbaarheid).
11. Parkeerbeleid actualiseren (auto, bereikbaarheid).
12. Actualisatie parkeernormen inclusief hogere eis 100% parkeerplaatsen laadinfrastructuur bij nieuwbouw (auto, duurzaamheid).

Mobiliteitsmanagement

13. Monitoren milieuzones en (agro) logistieke hubs (logistiek, duurzaamheid).
14. Actualiseren, uitwerken en realiseren P+R en OV hubs kansrijks zijn (OV, bereikbaarheid).
15. Actualiseren Mobiliteitsplan gemeente Westland (1 keer per 4 jaar) samen met de medewerker uitwerken en starten (allen).
16. Verkennen en indien haalbaar pilots structureel maken en 2 nieuwe pilots (OV, bereikbaarheid).
17. Uitstootvrij wagenpark gemeente Westland (auto, duurzaamheid).
18. Uitstootvrij zakelijk verkeer gemeente Westland (auto, duurzaamheid).

19. Actualiseren Werkgeversaanpak en overeenkomsten per Bedrijventerrein en –schap (auto, bereikbaarheid).
20. Beheren aantal deelfietsen en uitstootvrije scooters bij belangrijke OV fietsen (OV, bereikbaarheid).
21. Beheren veilige fietsenklemmen bij OV halten (OV, bereikbaarheid).
22. Twee nieuwe Biesieklettes (fiets, bereikbaarheid).
23. Samen met de markt het aantal uitstootvrije deelauto's in de gemeente verder vergroten (auto, duurzaamheid).
24. MAAS ingevoerd en markt reguleert (auto, bereikbaarheid).
25. De gemeente werkt (mee) aan plannen voor scholen in de eigen gemeente om 70% van de ritten naar school uit de auto en met de fiets of per voet te realiseren (auto, duurzaamheid).

Logistieke concepten

26. Talking traffic 3.0 in het gehele Westland. Vrachtwagens worden (vrijwel) zelfrijdend en rijden zo efficiënt mogelijk. Hiermee kan een besparing op het energieverbruik van 25-30% worden bereikt (logistiek, bereikbaarheid).
27. Agrologistiek buiten Westland bestaat voor een groot deel uit eco combi's.
28. Lokaal veelal kleinere uitstootvrije vrachtwagens (logistiek, duurzaamheid).
29. Data delen blockchain vindt op uitgebreide schaal plaats (logistiek, bereikbaarheid).
30. Stadslogistiek is ingevoerd. Vanuit goederen hubs rijden kleinere uitstootvrije voertuigen naar de winkels (bevoorrading) en klanten. Dit geldt onder meer ook voor bouwmaterialen. Als retourvracht dienen de producten uit de Greenport die afgeleverd worden bij de logistieke hubs (logistiek, duurzaamheid).

Aanpassingen infrastructuur

31. Westland, het aantal parkeervoorzieningen voor auto's groeit niet meer maar wel voor vrachtverkeer (logistiek, bereikbaarheid).
32. Meer interne verbindingen tussen de kernen worden een OV en fiets corridor.
33. De auto en logistiek in de centra van de dorpen meer te gast, maar alle locaties blijven bereikbaar (fiets, leefbaarheid).
34. De buslijnen binnen Westland en buiten de kernen worden verder versneld (OV, bereikbaarheid).
35. Opstellen strategische laad infrastructuurkaart 3.0 laadpalen (auto, duurzaamheid).
36. Nieuwe regionale aanbesteding en realiseren uitbreiding smart charging laadinfrastructuur in de Openbare Ruimte (auto, duurzaamheid).
37. In overleg met en door de markt realiseren van snellaad stations in Westland.(auto, duurzaamheid).
38. Verder realiseren fiets- en voetpaden plan (fiets bereikbaarheid).
39. Aansluiting Royal Flora Holland Middelbroekweg ongelijkvloers (logistiek, bereikbaarheid).
40. Het Vlietpolderplein wordt voor logistiek verkeer van fly-overs voorzien (logistiek, bereikbaarheid).
41. Realiseren schaa sprong Openbaar Vervoer (OV, bereikbaarheid).



13 COMMUNICATIE

13.1 DE VISIE

De Mobiliteitsvisie Westland 2030 wordt na vaststelling via de kanalen die de gemeente daarvoor heeft, onder andere via een themapagina in Groot Westland en sociale media breed gecommuniceerd.

13.2 PROJECT-COMMUNICATIE

De komende jaren worden de maatregelen verder uitgewerkt en vervolgens uitgevoerd. Hierbij nemen wij de mening van inwoners, ondernemers, belangenverenigingen en landelijke en regionale overheden mee in de uitwerking.

13.3 GEDRAGSVERANDERING

Bij veel van de voorgestelde maatregelen speelt gedragsveranderingen een belangrijke rol. Om dit te bereiken is goede communicatie essentieel. Hiertoe wordt regelmatig gecommuniceerd om mensen te informeren over de voordelen van vaker lopen, fietsen en het nemen van het openbaar vervoer en verkeerveilig gedrag.

Hiervoor worden diverse middelen ingezet, waarbij een combinatie van online, offline communicatie en communicatie in de publieke ruimte worden ingezet. Hierbij wordt aangesloten bij actuele ontwikkelingen, waaronder de opening van nieuwe snelfietspaden, doorstroommaatregelen openbaarvervoer lijnen, de start van de werkgeversaanpak en de pilot talking traffic. Daarnaast wordt goed gekeken naar logische momenten waarop mensen opnieuw nadenken over hoe te reizen, zoals na de (school)vakantie of bij de opening van nieuwe werklocaties.

13.4 MONITORING

Jaarlijks wordt de voortgang van de Mobiliteitsvisie Westland 2040 gemonitord en worden de resultaten, voortgang en wijzigingen met inwoners, ondernemers, belangenverenigingen en landelijke en regionale overheden gedeeld. De Mobiliteitsvisie wordt in 2023, of indien eerder noodzakelijk, geactualiseerd.



LITERATUURLIJST

- Westlandprogramma.
- Road Map Next Economy van de PZH en de MRDH.
- Actieplan CO2 reductie verkeer en vervoer MRDH
- De nieuwe bus concessie Haaglanden Streek 2019-2030.
- Gebiedsuitwerking GP3.0 presentatie
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
- Strategische Verkeersveiligheidsplan 2030 (SPV)
- Ambitiedocument 'Logistiek en Goederenvervoer in 2050'
- Kamerbrief 'Voorstel voor een klimaatakkoord, 28-06-2019
- Fiets in de MRDH, Goudappel 18-01-2018
- Coalitieakkoord Zuid-Holland 2019-2023
- Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB)
- Green Deal Zero Emmission Stadslogistiek
- Realiseren Zero Emissie Zones in de MRDH, 18 02 2019
- Visie Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland, juli 2018
- CBS, ontwikkeling autobezit
- Plan van Aanpak Connected Transport Corridor Groot Rotterdam, mei 2019
- www.star-verkeersongevallen.nl
- Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam
- Nut en Noodzaak Corridors A4-Veiligroute-A20 en Corridor Centrale As Westland

