

Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Maassluis houdende regels omtrent het stimuleren van fietsen in de stad Maassluis

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Maassluis gaat aansluitend op het coalitieakkoord voor een beter fietsklimaat. Hiervoor bestaat de wens om nieuw en sterk beleid op te stellen, gezien het vigerende beleid uit 2010 – 2014 stamt. Bovendien erkent de gemeente Maassluis dat er sinds het opstellen van het vorige beleid negen jaar geleden veel nieuwe ontwikkelingen plaats hebben gevonden. Denk hierbij aan de spectaculaire toename van het de elektrische fiets in het verkeersbeeld en de opkomst van de speed-pedelec. Het is zaak die nieuwe ontwikkelingen een passende plek te geven in het nieuwe fietsbeleid.

De gemeente Maassluis heeft Mobycon gevraagd om een nieuw Fiets beleidsnota Maassluis 2020 op te stellen voor de periode 2020 waarin het fietsen in de stad gestimuleerd wordt en elke fietser zo prettig mogelijk door Maassluis kan fietsen. De Beleidsnota bestaat uit een visie en uitvoeringsprogramma. De visie licht toe aan welke punten er gewerkt moet worden om een optimaal fietsklimaat in Maassluis te realiseren. In het uitvoeringsprogramma zijn acties geformuleerd die uitgevoerd moeten worden als vervolg op deze nota om het gewenste fietsklimaat daadwerkelijk te realiseren.

1.2 Proces

Deze beleidsnota is tot stand gekomen in samenwerking met de werkgroep van de gemeente Maassluis. Tijdens een interactieve workshop waar verschillende beleidsvelden en een afvaardiging van de lokale fietsclub bij aanwezig was is de problematiek in kaart gebracht en zijn de kansen benoemd. Verder is er een fietsmarkt georganiseerd waar in gesprekken met marktbezoekers de problematiek en kansen voor de nota zijn toegelicht. Dit is later verwerkt tot deze nota met daarin de vijf speerpunten van het beleid.

De resultaten zijn tussentijds gepresenteerd aan de gemeenteraad. Op de tweedaagse fietsmarkt die is georganiseerd zijn de inwoners van Maassluis aan het woord gekomen. Tijdens de fietsmarkt konden de inwoners een enquête invullen met vragen over de staat van het fietsnetwerk en de prioriteiten tussen de verschillende speerpunten van het concept beleid. Ook is er veel informatie opgehaald over bestaande knelpunten op het fietsnetwerk. De fietsmarkt heeft op 26 en 30 oktober 2018 plaatsgevonden op de weekmarkt in Maassluis. In bijlage 1 van deze nota zijn de opbrengsten van beide dagen samengevat. Met name de kaart met daarop de ervaren knelpunten is van belang geweest bij het volledig maken van het uitvoeringsprogramma.

Op basis van de uitkomsten van deze workshop, het beleidskader, een schouw van de staat van de infrastructuur in Maassluis en de fietsmarkt is vervolgens het uitvoeringsprogramma vastgesteld.

1.3 Leeswijzer

In dit document vindt u in hoofdstuk 2 het huidige beleidskader waarmee de gemeente Maassluis te maken heeft. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de huidige ontwikkelingen binnen de gemeente Maassluis. Daarna wordt er in hoofdstuk 4 toegelicht wat de stand van zaken is rondom de fiets in Nederland. Deze drie hoofdstukken leiden tot de Fiets beleidsnota Maassluis 2020 die in hoofdstuk 5 wordt ingeleid met de vijf speerpunten waarop de gemeente Maassluis dient in te zetten voor een optimaal fietsklimaat. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 het uitvoeringsprogramma toegelicht.

2. HET HUIDIGE BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de relevante beleidsstukken besproken die richting geven aan het fietsbeleid in Maassluis. Hierbij wordt gekeken naar zowel het beleid van de Rijksoverheid, het provinciale beleid van de provincie Zuid-Holland en tot slot het regionale beleid van de MRDH en het beleid van buurgemeenten.

2.1 Rijksbeleid

Op 12 juni 2018 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur & Waterstaat namens de Tweede Kamer een brief gestuurd naar de tweede kamer waarin zij de kamer informeerde over de nationale fietsambities. In deze regeerperiode wil de staatssecretaris 200.000 extra forensen uit de auto en op de fiets krijgen of op de fiets in combinatie met ov. Hiervoor trekt het kabinet 100 miljoen euro uit. Dit wordt aan de hand van cofinanciering verdeeld over projecten door het land. Het is reeds bepaald dat 74 miljoen is

gereserveerd voor fietsenstallingen en 26 miljoen voor regionale routes. Voor Maassluis is het daarom belangrijk om aan te haken bij regionale overleggen die gevoerd worden onder begeleiding van MRDH om het belang te benadrukken van de regionale routes en de steun die Maassluis hieraan geeft. De eerste gesprekken hebben geresulteerd in dat er vanuit het meerjaren programma infrastructuur, ruimte en transport (MIRT) geld is gereserveerd voor de metropolitane snelfietsroute Naaldwijk – Maassluis – Rotterdam. Voor de aanleg van de metropolitane route wordt 70% gesubsidieerd vanuit de MRDH.

2.2 De provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft haar beleid in 2016 vastgesteld. Hierbij wordt ingezet op drie pijlers. Allereerst wil de provincie dat er vaker en verder gefietst wordt. Het doel is om 25% meer mensen op de fiets te krijgen op afstanden tot 15 kilometer. Daarnaast streeft de provincie naar een veiliger fietsklimaat door 20% minder fietsongevallen per 100.000 gefietste kilometers te realiseren. De derde pijler is innovatieve fietspaden. De provincie wil 30% minder CO2 uitstoot bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden. Binnen deze peilers is er 4,4 miljoen euro beschikbaar voor de fiets in de keten en 4,0 miljoen beschikbaar voor snelfietsroutes. Voor de snelfietsroute Rotterdam – Hoek van Holland wordt onderzocht of er op dit budget aanspraak gedaan kan worden.

Deze drie pijlers zijn uitgewerkt in concrete opgaven in de uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’ welke is vastgesteld door Gedeputeerde Staten in mei 2016. In de uitvoeringsagenda wordt onder andere aandacht geschonken aan het uitrollen van de deelfiets in de provincie. Hiervoor wil de provincie Zuid-Holland ook samenwerken met gemeenten. Inmiddels draaien er een aantal pilots op straat en leert de provincie Zuid-Holland hiervan. Voor de gemeente Maassluis is dit een mogelijkheid om niet zelf het wiel opnieuw uit te vinden maar kennis op te vragen bij andere gemeenten of de provincie.

Daarnaast stelt het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid ofwel ROV Zuid-Holland in opdracht van de provincie Zuid-Holland en MRDH een programma Fietsveiligheid op. Dit programma laat een aanpak zien om door verkeerseducatie en meer specifiek fietseducatie en gedragsregels voor fietsers bij te brengen aan verschillende doelgroepen door een verscheidenheid aan projecten. Deze projecten zullen deels via gemeenten terecht komen bij de verschillende type fietsers.

2.3 De Metropoolregio Rotterdam Den Haag

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft een uitvoeringsagenda bereikbaarheid 2016 – 2025 opgesteld. Een belangrijke pijler hierin is het versterken van het metropolitane fietsnetwerk waarin woongebieden met economische kerngebieden en andere werklocaties wordt verbonden. In het concept fietsnetwerk is de route Naaldwijk – Maassluis – Vlaardingen – Rotterdam opgenomen. De metropolitane route Maassluis – Vlaardingen – Schiedam is vanwege de beleving en de aansluiting op de fietsstructuur van andere MRDH-gemeenten Westland en Vlaardingen afgevalen.

Naast het metropolitane fietsnetwerk zijn er ook zes zogenaamde “Hollandse Banen” opgenomen in de investeringsagenda van MRDH. De Hollandse Banen zijn sterker gericht op de recreatieve fietser dan de routes in het metropolitane netwerk. Een van deze banen voert langs de Nieuwe-Waterweg van Vlaardingen naar Maassluis tot aan Hoek van Holland. Vooralnog is er alleen een verkenning uitgevoerd naar de Hollandse Banen. Er is nog niet overgegaan tot planvorming. De recreatieve routes rondom Maassluis worden verder ook besproken aan de landschapstafel met de provincie Zuid-Holland.



Afbeelding 1 Cmetropolitane fietsnetwerk

2.4 De gemeente Maassluis

De gemeente Maassluis heeft in mei 2018 haar coalitieakkoord voor de komende vier jaar gepubliceerd. Hierin zitten een aantal relevante aanknopingspunten voor de Fiets beleidsnota Maassluis 2020, ook bij andere disciplines dan verkeer en vervoer.

Binnen verkeer en vervoer zijn er een aantal concrete wensen opgenomen voor de fiets:

- Verbeteren verkeerssituatie Julianalaan in verband met ontsluiting van de wijk De Kade.
- Promoten fietsverkeer zodat gezondheid verbetert, milieu verbetert en parkeerdrukke wordt voorkomen;
- Asfalteren van fietspaden en realiseren van vrijliggende fietspaden om fietsgebruik te stimuleren en veiligheid te verbeteren;
- Een visie opstellen met betrekking tot het splitsen van snel en langzaam fietsverkeer binnen en buiten de bebouwde kom;
- Een bewaakte fietsenstalling realiseren in de binnenstad in nauw overleg met de ondernemersvereniging.
- Het realiseren van bewaakte fietsenstallingen bij metrostations West en Steendijkpolder in samenwerking met de RET;
- Faciliteren van initiatieven rondom deelfietsen en elektrische laadpalen voor fietsers.

Vanuit economie en citymarketing wordt ingezet op een aantrekkelijke stad om recreatie en toerisme te stimuleren. Hoogwaardige recreatieve fietsroutes naar Maassluis kunnen hieraan bijdragen.

Vanuit het domein Veiligheid en Handhaving wordt vooral gericht op de verkeersveiligheid op schoolroutes, rondom sportverenigingen en bij de stations. Specifiek worden er vier projecten genoemd:

- Fietsroute Maassluis Oost naar het Startpunt;
- Oversteeksituatie Maaspoort/Mozartlaan;
- Verkeerssituatie scholen in de Dalenbuurt;
- Bereikbaarheid van verenigingen op de Schweitzerdreef per fiets en lopend vanuit de omliggende wijken.

Binnen het sociale domein is er aandacht voor de verschillen tussen mensen die niet mogen leiden tot verdeeldheid. De gemeente Maassluis wil onder andere de contacten tussen inwoners in de stad versterken om eenzaamheid tegen te gaan, de toegankelijkheid van de arbeidsmarkt verbeteren en de integratie van nieuwe inwoners vergemakkelijken. De fiets kan een rol spelen in al deze onderwerpen. Een voorbeeld hiervan is de pilot doortrappen die in Maassluis is gestart.

Gemeente Maassluis kent beleidsplannen voor bijvoorbeeld integratie. In het coalitieakkoord wordt voorgesteld om een keuzebudget voor openbaar vervoer beschikbaar te stellen aan minima. Wij zien hier ook mogelijke verbindingen naar de (deel)fiets voor minima.

Vanuit duurzaamheid en milieu gezien worden er ook aanpassingen voorgesteld die effect hebben op het fietsgebruik. De fiets is een schoon vervoersmiddel en om fietsgebruik te bevorderen wordt voor-

gesteld aandacht te besteden aan de fiets bij de (her)inrichting van wegen. Vanuit het beleidsplan liggen er mogelijkheden om de fiets te prioriteren in en rondom de binnenstad en in ontwikkelingsgebieden.

In 2018 heeft de gemeente Maassluis zich aangesloten bij de F10. De F10 is een netwerk van ambitieuze fietssteden die als doel hebben het aantal fietskilometers in 2027 met 20% te laten toenemen.

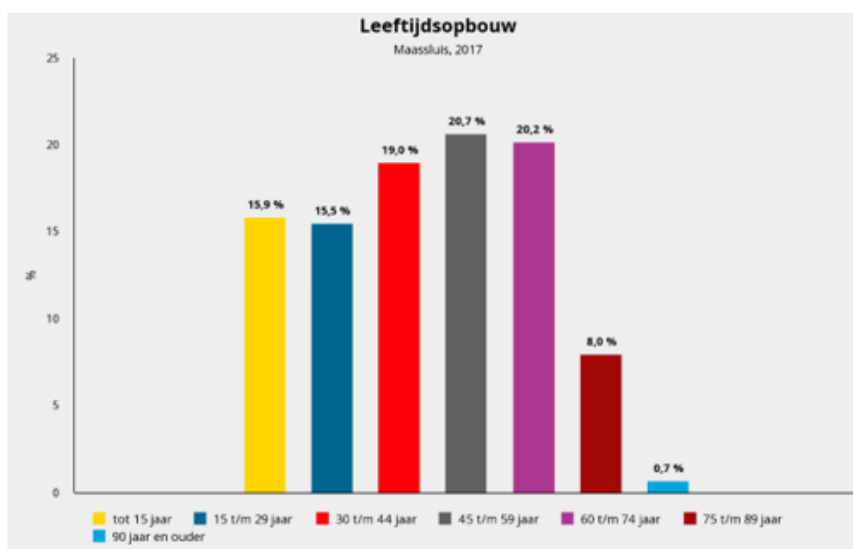
3. ONTWIKKELINGEN IN MAASSLUIS

In Maassluis zijn er zowel ontwikkelingen gaande aan de vraag- als aanbodzijde van mobiliteit. Bij de vraagzijde gaat het hierbij om demografische ontwikkelingen, veranderende mobiliteitspatronen van en naar belangrijke bestemmingen in Maassluis, en gebiedsontwikkelingen, zoals de woningbouwopgave, maar ook nieuwe bedrijven. Aan de aanbodzijde gaat het om de veranderingen in het aanbod van mobiliteit: wijzigingen in het wegennet, het buslijnnennetwerk en de metro.

3.1 Demografische ontwikkeling

Maassluis is een dubbel vergrijzende stad: de groep ouderen wordt groter en de gemiddelde leeftijd stijgt ook. De leeftijdsopbouw is weergegeven in figuur 1. De specifieke problematiek rondom vergrijzing is een belangrijk onderwerp in het coalitieakkoord.¹

Bij de totsand koming van dit rapport was er nog sprake van een dubbel vergrijzende stad. Inmiddels zijn deze cijfers achterhaald en is hier geen sprake meer van. In 2028 komen volgens de huidige prognoses zelfs onder het landelijk gemiddelde.



Figuur 1 Leeftijdsopbouw Maassluis 2017 (Gemeente Maassluis, 2018)

In vergelijking met buurgemeentes Schiedam en Vlaardingen kent Maassluis een minder groot percentage inwoners met een migratie achtergrond. Ondanks dat deze groep kleiner is dan in vergelijking met de buurgemeenten verdienen ze wel aandacht. Deze groep bevat relatief meer mensen die niet geleerd hebben om te fietsen. Hier moet aandacht aan geschonken worden om iedereen in staat te stellen zich te verplaatsen met de fiets.

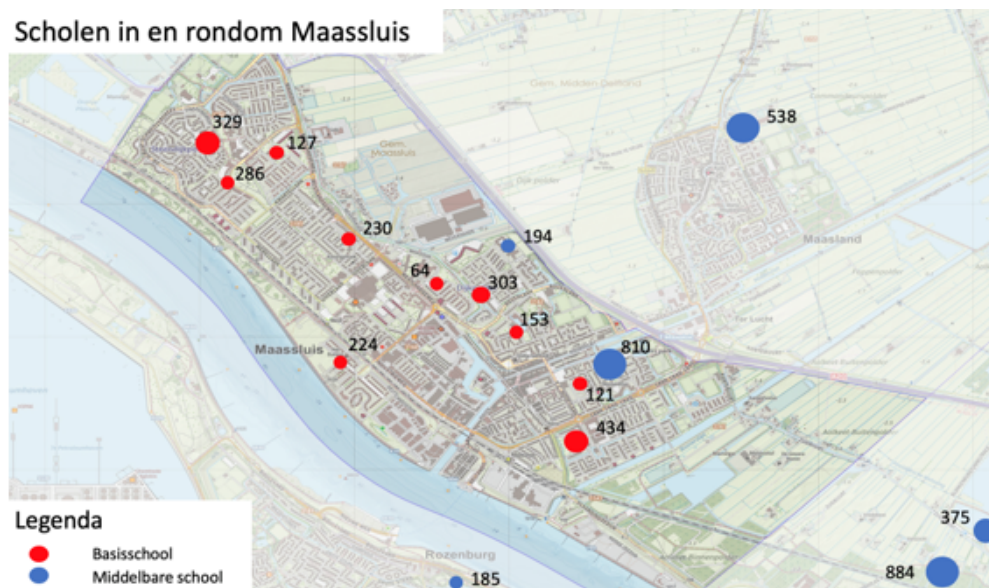
3.2 Gebiedsontwikkeling

3.2.1 Schoollocaties

Op dit moment zijn er 12 basisscholen in Maassluis. Daarnaast zijn er 5 middelbare scholen in en rondom Maassluis waarvan er 2 binnen de gemeentegrenzen van Maassluis liggen.

1) <https://www.ad.nl/rotterdam/maassluis-moet-niet-nog-verder-vergrijzen-a14a53ee/>

Scholen in en rondom Maassluis

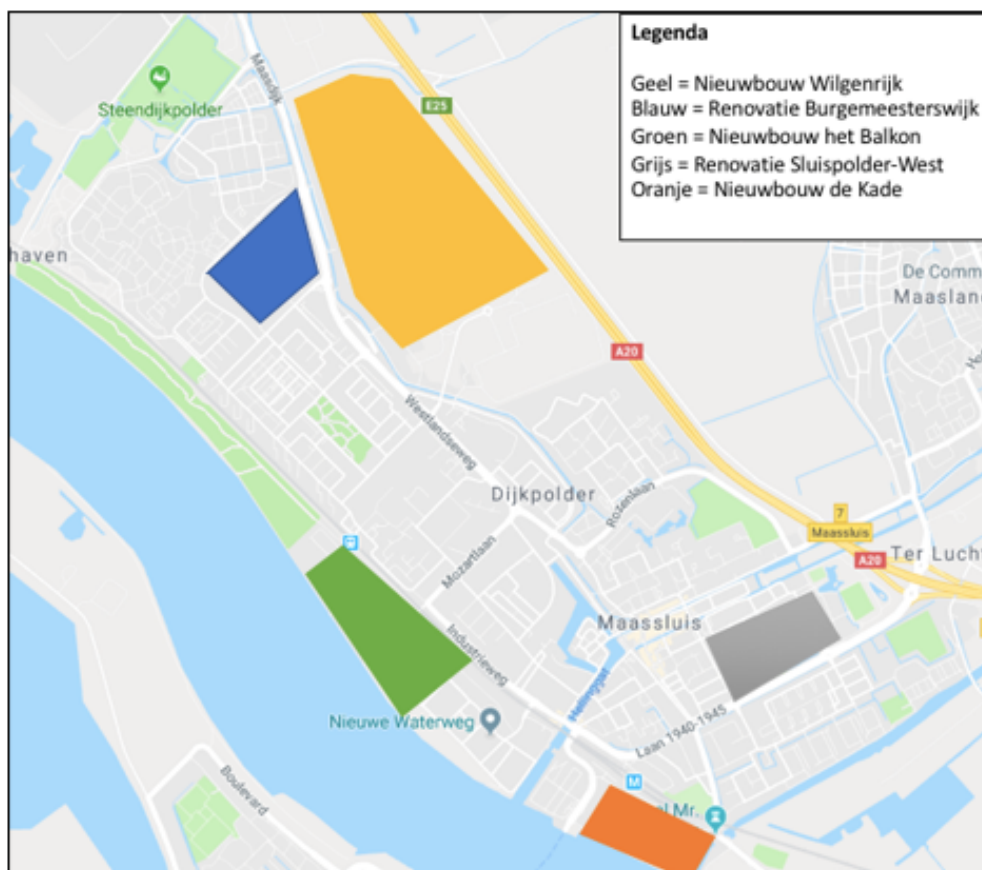


Figuur 2: Onderwijslocaties in Maassluis

Er is een aantal wijzigingen in schoollocaties binnen Maassluis. Dit zal invloed hebben op het schoolverkeer, wat traditioneel een groot aandeel vormt van het fietsverkeer in een stad.

3.2.2 Woonlocaties

Op meerdere locaties in de gemeente Maassluis vinden er nieuwbouw- of herstructureringsprojecten plaats. Zo wordt er in het zuidwesten van Maassluis het nieuwbouwproject 'Het Balkon' ontwikkeld. In totaal worden hier 1000 woningen gerealiseerd. Een groot deel hiervan is al opgeleverd. Daarnaast wordt de Burgermeesterswijk grondig gerenoveerd. 1000 flatwoningen hebben plaats gemaakt voor gevarieerde nieuwbouw. Ook aan de noordzijde van Maassluis wordt er ontwikkeld. De nieuwe wijk Wilgenrijk bevindt zich aan de noordoostzijde van de Westlandseweg. Deze nieuwe wijk gaat uiteindelijk bestaan uit 1750 woningen. In het zuidoosten van Maassluis, ter hoogte van station Maassluis, wordt ook een nieuwe woonwijk ontwikkeld, De Kade. De beoogde start van de ontwikkeling is 2019. Hier worden 600 woningen gebouwd.



Afbeelding 2 Overzicht gebiedsontwikkelingen in Maassluis

3.2.3 Woonservicezones

Er zijn drie woonservicezones aangewezen in Maassluis. In een dergelijke zone zijn levensloopbestendige woningen en voldoende zorgvoorzieningen binnen handbereik. Het is in die zones ook belangrijk dat men makkelijk op pad kan.² Dit betekent in relatie tot de fietser het volgende:

- Terughoudend zijn in plaatsing van hekjes of andere obstakels
- Langer groen licht voor overstekende mensen
- Oplaadpunten scootmobiel en elektrische fiets

De drie zones zijn verdeeld over drie gebieden in Maassluis. In het noorden van Maassluis is er een woonservicezone op de grens tussen Burgemeesterswijk/ Steendijkpolder. In het midden is de zone in het gebied Vloot. In zuid is de woonservicezone in Centrum/ De Vliet.

3.3 Vervoersaanbod

Via de metrolijn Hoekse Lijn is Hoek van Holland-strand rechtstreeks met Rotterdam (en verder) verbonden per metro. De verbinding is in het geel weergegeven op afbeelding 3. Deze verbinding zal in de komende jaren verlengd worden tot aan Hoek van Holland strand. Uiteindelijk komt er iedere 10 minuten een metro tussen Maassluis en Rotterdam.³

Voor Maassluis betekent dit dat er een directe verbinding met de metro is richting Rotterdam. Bij het geheel nieuwe station Steendijkpolder zijn er 67 autoparkeerplaatsen en 200 stallingsplaatsen voor fietsen wat mogelijk uitgebreid kan worden tot 290. Daarnaast zijn de stations Maassluis en Maassluis West omgebouwd en gerenoveerd. Het station Maassluis West is al voorzien van een bushalte, parkeerplaatsen en overkapte fietsenstalling. Daarmee kan het in de toekomst uitgroeien tot volwaardig regionaal ov-knooppunt. Met het ombouwen van de Hoekse Lijn is er een andere vervoerder op de verbinding. De RET gaat de metrolijn exploiteren. Door deze ontwikkeling zal de ov-fiets verdwijnen in Maassluis.

2) Gemeente Maassluis & Maasdelta Groep. (2011). Onbezorgd wonen in een woonservicezone.

3) www.hoekselijn.mrdh.nl



Afbeelding 3 Overzicht lijnennet metro in de regio Rotterdam

4. ONTWIKKELINGEN OP FIETSGEBIED

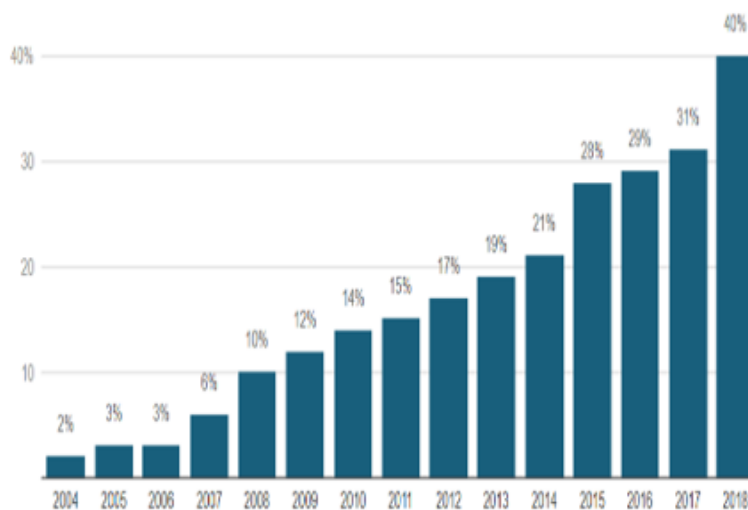
Op ruimtelijk en mobiliteitsvlak gebeurt er veel in en rond Maassluis. Ook op het gebied van de fiets gebeurt er veel. De drukte op het fietspad en de variëteit aan voertuigen en snelheden op de fietspaden nemen toe.

4.1 Opkomst en groei elektrische fiets

Het gebruik van de elektrische fiets groeit sinds de introductiejaren in een gestaag tempo door. In 2018 was elke derde nieuwe fiets die verkocht werd in Nederland een elektrische fiets. In Figuur 3 wordt de ontwikkeling van de elektrische fiets weergegeven met per jaar het aandeel elektrische fietsen van alle nieuw verkochte fietsen in Nederland.

Naast het toenemend aantal elektrische fietsen dat verkocht wordt, is ook de gemiddelde verkoopwaarde van nieuwe fietsen gestegen. In 2018 ligt de gemiddelde waarde van alle nieuw verkochte fietsen op 1.200 euro. Deze ontwikkeling betekent dat het niet alleen belangrijk is dat het netwerk optimaal is en de fietspaden comfortabel rijden, maar ook dat de stallingsvoorzieningen van voldoende kwaliteit en veiligheid moeten zijn om fietsendiefstal te voorkomen.

Aandeel e-bikes in de verkoop van nieuwe fietsen



De elektrische fiets is onder steeds meer fietsers gemeengoed. De elektrische fiets zorgt ervoor dat je met minder lichaamsinspanning een langere afstand kunt afleggen dan met een 'normale' fiets. Als variant op de elektrische fiets bestaat er ook een extra snelle variant, genaamd de speed-pedelec (een zeer snelle elektrische fiets). Dit vervoersmiddel werd tot 1 januari 2017 nog gezien als een (snor)fiets, maar de snelheid van deze 'fiets' ligt veel hoger dan een fiets of snorfiets en is vergelijkbaar met die van een brommer. De speed-pedelec valt sinds 1 januari 2017 onder de categorie 'bromfiets' en mag maximaal 45 kilometer per uur. Voor de speed-pedelec gelden nu de verkeersregels zoals die voor bromfietsen geldt. Zo moet je minimaal 16 jaar oud zijn en in het bezit zijn van een bromfietsrijbewijs. Ook geldt er een helmplicht (bromfietshelm of goedgekeurde speed-pedelehelm). Het totaal aantal speed-pedelecs is nog relatief klein (minder dan 15.000 in Nederland) maar groeit gestaag. Door de verscherpte regels en de onzekerheid over de positie op de weg is er wel een afvlakking van de groei te verwachten. Verkoopcijfers aan het eind van 2019 zullen dit verder uitwijzen.

Niet alleen elektrische fietsen zijn in opkomst. Er verschijnen steeds meer lichte elektrische (vracht)voertuigen in de stad. Deze emissieloze voertuigen zijn ruimte-efficiënt en stil, maar strijden met de fiets om de schaarse ruimte op het fietspad. Ook is het snelheidsverschil tussen deze voertuigen en normale fietsers vaak groot. In Afbeelding 4 vindt u twee voorbeelden van "lichte elektrische voertuigen":



Afbeelding 4: Voorbeelden van lichte elektrische voertuigen (Albert Heijn en DHL)

Deze nieuwe vormen van fietsmobiliteit bieden veel potentie voor duurzaam personenvervoer en groenere logistiek. Deze ontwikkeling in combinatie met meer fietsers op het fietspad zorgt er wel voor dat de plek op de weg van sommige verkeersdeelnemers wordt heroverwogen. De verschillen in snelheid worden groter en dit resulteert mogelijk in onveilige situaties op het fietspad.⁴

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft een onderzoek uitgevoerd naar verlagen van ongevalsrisico's voor snorfietsers. De resultaten van dit onderzoek zijn ook toepasbaar voor elektrische fietsers. Zij stellen verschillende maatregelen voor om de kans te verkleinen dat:

1. Snorfietsers vallen en ernstig letsel oplopen;
2. Snorfietsers botsen met een fietser;
3. Snorfietsers botsen met gemotoriseerd snelverkeer.

Maatregelen die voorgesteld worden en toegepast kunnen worden door de gemeente als wegbeheerder zijn:

- fietspaden obstakelvrij maken, zowel op als langs het fietspad;
- smalle fietspaden verbreden zodat ze voldoen aan de richtlijnen;
- richtlijnen voor stop- en (op)rijzicht voor (snor)fietsers toepassen;
- fietspaden ter hoogte van kruispunten op 5 meter van de rijbaan plaatsen;
- verkeersregeling installaties conflictvrij regelen, met name bij rechts afslaand snelverkeer en rechtdoor gaand verkeer op de fietsvoorziening.⁵

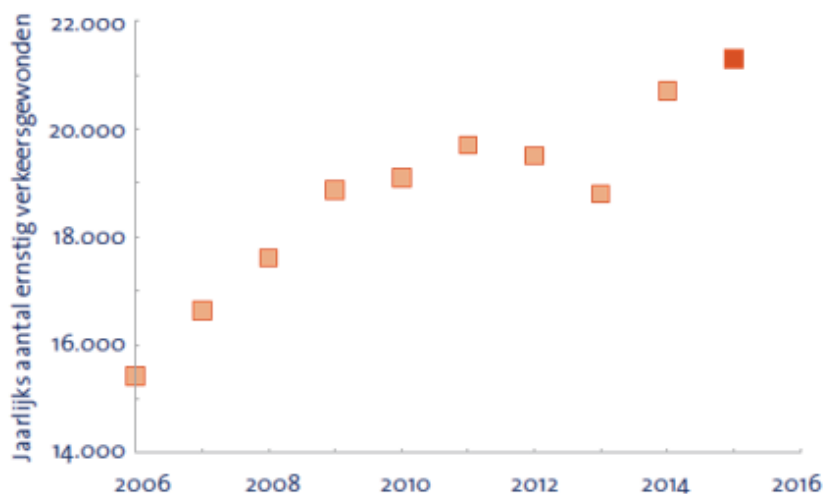
4.2 Groeiende verkeersonveiligheid

Naast de opkomst van nieuwe vervoermiddelen en de bijbehorende nieuwe snelheden op het fietspad zien we helaas dat de veiligheid van fietsers onder druk staat, hoewel er geen wetenschappelijk bewijs is van enige verband tussen de twee. Ook de drukte op de fietspaden en de vergrijzing (meer ouderen op de fiets) zouden

4) SWOV. (2017). Snorfietsongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten. Resultaten van een dieptestudie naar snorfietsongevallen en aanknopingspunten voor maatregelen. Den Haag: SWOV

5) SWOV. (2017). Snorfietsongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten. Resultaten van een dieptestudie naar snorfietsongevallen en aanknopingspunten voor maatregelen. Den Haag: SWOV

Ontwikkeling in ernstig verkeersgewonden



Figuur 4 Aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland sinds 2006 (SWOV, 2017)

kunnen bijdragen aan de toegenomen verkeersonveiligheid. Hierbij gaat het dan voor een groot gedeelte over enkelzijdige ongevallen, waarbij een fietser verongelukt zonder dat er een andere partij bij betrokken is. De oplossing voor dit type ongevallen is niet eenvoudig te vinden, maar kan leiden tot nieuwe eisen aan het ontwerp van fietsinfrastructuur.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) doet in Nederland onderzoek naar de verkeersveiligheid. Zij hebben specifiek gekeken naar de verkeersveiligheid op het gebied van de fietser. In een recente publicatie zegt de SWOV het volgende:

“In 2016 overleden er in Nederland 189 fietsers in het verkeer. Dit is ongeveer 30% van het totaal aantal verkeersdoden. (...) De afgelopen tien jaar zijn er naar verhouding steeds meer ernstig gewonde fietsers. In 2006 was 51% van de ernstig verkeersgewonden een fietser; in 2015 was dat dus 63%.”⁶

De grote drukte en verkeersonveiligheid kan in extreme gevallen leiden tot het vermijden van bepaalde gebieden in de stad of het kiezen voor een ander vervoermiddel. Volgens onderzoek van het CROW kiest 10% van de fietsers er wel eens voor om niet per fiets te reizen vanwege te drukke fietspaden. Hierbij worden zowel snel rijdende wielrenners, langzame recreatieve fietsers of groepen scholieren als belangrijkste oorzaak voor de drukte genoemd.⁷ Deze ontwikkeling is ook expliciet genoemd in Maassluis, waar snelle en langzame fietsers vaak gebruik maken van dezelfde fietspaden. Door de grote snelheidsverschillen en drukte op de fietspaden wordt de kans op ongevallen met als gevolg (ernstig) letsel vergroot. Dit betekent dat verkeersveiligheid voor de fietser als extra aandachtspunt en belangrijke basisvoorwaarde geldt bij alle maatregelen die voortvloeien uit het beleidsplan.

4.3 Toenemende aandacht voor ketenmobiliteit

Bij ketenmobiliteit wordt er gebruik gemaakt van diverse vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer en de fiets om de reis van A naar B mogelijk te maken. Dit gebeurt in Nederland al lange tijd op grote schaal, maar in de afgelopen tijd is er binnen het beleidsveld meer aandacht voor gekomen.

De fiets kan gebruikt worden als flexibel voor- en natransportmiddel over kortere afstanden, terwijl het openbaar vervoer juist aantrekkelijk is voor langere afstanden. Deze combinatie levert een efficiënt systeem op waarin de voordelen van beide optimaal worden benut, en elkaar ook versterken. De fiets vergroot bijvoorbeeld het bereik van ov-haltes waardoor het openbaar vervoer weer sneller en directer kan worden. Dit leidt tot aantrekkelijker openbaar vervoer en dus ook tot een aantrekkelijker keten. Een aantrekkelijker keten kan er weer voor zorgen dat de alternatieven voor de auto steeds beter worden en er meer gebruik gemaakt gaat worden van deze alternatieven. Hiermee kunnen deelfietsen en andere nieuwe vormen van mobiliteit kansen bieden het aantal parkeerplaatsen in wijken te reduceren. Op deze manier kan de ruimte in die nu nog nodig is voor parkeren benut worden voor andere doeleinden en zo een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente Maassluis.

6) Bron: SWOV (2017). Fietsers. SWOV-factsheet, juni 2017. SWOV, Den Haag.

7) Bron: CROW Fietsberaad, Over drukte valt te twisten. September 2017, CROW, Ede

Niet alleen vanuit gemeenten, maar ook vanuit het openbaar vervoer is er de laatste jaren meer aandacht voor het belang van de fietsketen. Door een groeiende aandacht voor snellere en directere busverbindingen in plaats van ontsluitende lijnen worden veel (bus)lijnen “gestrekt”. Dit heeft als gevolg dat de afstand tot bushaltes voor veel mensen groter wordt, maar met een snellere of frequentere buslijn. In Maassluis is de bus route aangepast na de opening van de Hoekse Lijn. Na de opening van station Steendijkpolder zijn de buslijnen ingekort en verlegd naar de Westlandseweg.

Een gevolg van de toename van ketenmobiliteit is dat er een groeiende vraag is naar fietsparkeerplaatsen op ov-knooppunten. Dit geldt ook zeker voor Maassluis. Met de drie nieuwe metrohaltes is het ov-aanbod sterk verbeterd worden, maar door hun locatie aan de rand van de stad zullen veel mensen ervoor kiezen om van- en naar het metrostation te fietsen. In de huidige plannen worden de bestaande fietsvoorzieningen gehandhaafd bij de bestaande stations en bij het nieuwe station Steendijkpolder is een nieuwe fietsenstalling gebouwd. In de toekomst zal monitoring noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat de beschikbaarheid op peil blijft.

Tenslotte zien we dat de ov-fiets ongekend populair is en dat deze populariteit nog steeds toeneemt. In mei 2017 is het gebruik zelfs met 35% gestegen ten opzichte van een jaar eerder⁸. Door het verdwijnen van de ov-fiets van de stations zal de fiets in het natransport moeilijker gemaakt worden. In het Fiets beleidsplan zal er een oplossingsrichting geschetst moeten worden om het openbaar vervoer in combinatie met fiets in het natransport aantrekkelijk te houden. De insteek is om dit op regionale schaal af te stemmen en ook te kijken naar andere deelfietsconcepten naast de ov-fiets.

4.4 Technologische ontwikkelingen

Buiten de ontwikkelingen die direct te maken hebben met het mobiliteitsaanbod zijn er een aantal relevante ontwikkelingen die raken aan mobiliteit, maar er (nog) geen directe invloed op hebben. Hierbij gaat het dan voornamelijk om digitalisering, maar ook de verwachte opkomst van zelfrijdend vervoer.

Digitale platformen

Technologie krijgt een steeds grotere impact op hoe mensen reizen. Er komt steeds meer data beschikbaar en door slimme toepassingen van deze data kunnen we hier steeds meer mee. Zo is het tegenwoordig mogelijk om deelfietsen te openen met een smartphone en is er bijvoorbeeld in het centrum van Utrecht een fietsparkeerverwijssysteem (FRIS) waarin fietsers worden voorzien van actuele informatie over beschikbare fietsparkeerplaatsen. Hiernaast zien we dat bestaande, en nieuwe reisplanners steeds uitgebreider worden. Waar vroeger een reisplanner slechts voorzag in het plannen van een reis met één modaliteit zien we dat planners steeds meer modaliteiten - waaronder ook de (deel)fiets- en functies (plannen, boeken, betalen) bevatten. Deze ontwikkeling maakt dat het steeds minder belangrijk wordt om vervoersmiddelen te bezitten omdat het makkelijker wordt mobiliteit als dienst te consumeren. Deze ontwikkeling wordt daarom ook wel Mobility as a Service (MaaS) genoemd. De impact van MaaS is nog niet direct op straat te merken, maar gezien de spectaculaire groei in deelconcepten is te verwachten dat dit op relatief korte termijn een steeds grotere rol gaat spelen ook in Maassluis.

Zelfrijdend vervoer

Hoewel er nog veel onduidelijkheid is over de toekomst van zelfrijdend vervoer kan met zekerheid gezegd worden dat de ontwikkelingen op dit gebied zeer snel gaan. Er zijn verschillende marktpartijen bezig met het uitrollen van pilots, in zowel binnen- als buitenland. In hoeverre zelfrijdend vervoer wordt toegelaten in de Nederlandse (binnen)steden en in welke mate dit het aanbod van openbaar vervoer beïnvloedt is onzeker. Relevant voor fietsbeleid is dat zelfrijdend vervoer is gebaat bij vrijliggende fietsinfrastructuur om (het gevoel van) onveiligheid voor de fiets te verminderen en de werking van het voertuig te vereenvoudigen.

De in Nederland ingezette lijn van het ontvlechten van fiets- en autonetwerken buiten de bebouwde kom sluit hier goed bij aan. Voor de gemeente Maassluis kan het versterken van het (vrijliggende) fietsnetwerk daarom van belang zijn als er gekozen wordt voor het toelaten van zelfrijdend vervoer, ook binnen de bebouwde kom.

5. FIETS BELEIDSNOTA MAASSLUIS – VIJF SPEERPUNTEN

Het resultaat van de bovenstaande analyse naar kansen en knelpunten in Maassluis in relatie tot ontwikkelingen in de verschillende beleidsplannen en op fietsgebied hebben geleid tot het selecteren van vijf speerpunten voor de Fiets beleidsnota Maassluis 2020.

8) <https://www.ad.nl/utrecht/ov-fiets-is-niet-aan-te-slepen~af126e8b9/>



Figuur 5 Het doel en de vijf speerpunten van het Fiets Beleidsnota

Het overkoepelende doel van het Fiets beleidsplan is het realiseren van een optimaal fietsklimaat in Maassluis. Er is hierbij niet gekozen voor een numeriek doel, maar voor een richting. Concretere doelen zullen opgesteld worden in het uitvoeringsprogramma.

Met deze vijf speerpunten zet Maassluis in op zowel infrastructurele als gedragsmaatregelen. Dit is een essentiële combinatie om meer Maassluisse inwoners op de fiets te krijgen. Hoe meer mensen fietsen, hoe beter het fietsklimaat wordt. Het gaat hierbij niet alleen om inwoners uit Maassluis maar ook het aantrekken van fietsers door de regionale verbindingen te verbeteren en ketenmobiliteit te faciliteren.

5.1 Verbindingen met de regio verbeteren

In de regio liggen kansen om gemeentegrens-overschrijdende fietsverbindingen te realiseren. De gemeente Maassluis werkt mee aan het realiseren van de Hollandse Banen en Metropolitane routes.

Een voorwaarde om het fietsgebruik van en naar Maassluis te stimuleren, zijn degelijke en comfortabele fietsroutes die de gemeentegrenzen overschrijden. Door de groeiende populariteit van de elektrische fiets groeit de gemiddelde fietsafstand. Waar traditioneel ritten tot 7,5 km geschikt waren voor de fiets is dat met een elektrische fiets opgerekt tot 15 km. Binnen deze zone moeten de regionale verbindingen op orde zijn, en is de samenwerking met de provincie, de regio en de buurgemeenten van groot belang.

Dit speerpunt is tweeledig. Aan de ene kant moet er ingezet worden op het versterken en verbeteren van de fysieke fietsverbindingen die Maassluis aan een regionaal netwerk knoopt. Dit gaat in ieder geval over de metropolitane fietsroute Naaldwijk – Rotterdam. Deze route faciliteert woon-werkverkeer in de regio door het aanbieden van directe, comfortabele en aaneengesloten verbindingen. Daarnaast wordt door de landschapstafel van provincie Zuid-Holland de recreatieve Hollandse Baan ontwikkeld welke ervoor zorgt dat stedelijk en landelijk gebied beter met elkaar worden verbonden.



Figuur 6 15 kilometer zone rondom Maassluis

Aan de andere kant moet er op ambtelijk niveau verbinding gezocht worden met andere overheden om samen te werken aan deze doorgaande routes zodat gehele routes eenzelfde kwaliteit kennen en continu zijn. De metropolitane routes zijn opgenomen in het investeringsprogramma van de MRDH. Bovendien ontvangt de route Greenport Westland – Rotterdam cofinanciering van het rijk. Deze middelen zijn vrijgemaakt door het ministerie van I&W voor snelfietsroutes en fietsenstallingen, zoals zichtbaar op figuur 7. De gemeente Maassluis is actief betrokken en heeft financiële middelen vrijgemaakt voor de realisatie in de nabije toekomst.



Figuur 7 Rijksinvesteringen 2018

Naast het MRDH-programma voor regionale fietsinfrastructuur zijn er andere overheidsprogramma's waar Maassluis op aan kan haken. Zo heeft Rijkswaterstaat een programma om barrièrewerking voor fietsers veroorzaakt door hun infrastructuur tegen te gaan. Hoewel de kaders van dit programma nog niet helder zijn liggen hier mogelijk kansen voor de verbetering van de verbindingen met Maasland over de A20. De provincie Zuid-Holland heeft 4 miljoen beschikbaar om te investeren in doorfietsroutes. De fietsroute Hoek van Holland - Rotterdam is een van de routes die door de provincie Zuid Holland wordt genoemd. Daarnaast is er bij de provincie Zuid-Holland ook geld beschikbaar voor het realiseren van stallingen die het gebruik van de keten van verschillende modaliteiten kunnen bevorderen.



Figuur 4 Investeringsagenda lokaal en regionaal netwerk.

Naast deze metropolitane route behoeft ook de fietsroute langs de A20 verbetering. Op deze route zitten veel scholieren, hierom is het gewenst dat deze weg in de spits voor het autoverkeer wordt afgesloten omdat er ook veel sluipverkeer op deze weg zit. De weg ligt echter wel in de gemeente Midden Delfland en de gemeente Vlaardingen. Dit zou dus in samenwerking met deze gemeenten moeten worden opgepakt. Voor recreatief fietsverkeer komt er een meer aandacht voor de fietsroute Hellevoetsluis - Delft en worden er themaroutes ontwikkeld in de regio.

5.2.3 Fietsenstalling in de binnenstad

Zowel lokaal als regionaal fietsverkeer moet in de binnenstad een plek geboden worden om de fiets veilig te stallen. In het uitvoeringsprogramma van deze beleidsnota wordt onderzoek gedaan naar een centrale fietsenstalling in de binnenstad als ankerpunt voor zowel de groene centrale as als een stoppunt voor – veelal recreatief – regionaal fietsverkeer. Het gaat hier om een bewaakte en overdekte stalling om (elektrische) fietsen veilig te stallen.

Wat betekent dit voor het uitvoeringsprogramma?

In het uitvoeringsprogramma gaan we aan de slag met de grootste knelpunten op de centrale fiets as. Dit betekent dat er gelet wordt op inrichting van de route, infrastructurele fietsveiligheid en bewegwijzering. Speciale aandacht gaat uit naar de as ten hoogte van Koningshoek. De verschillende mogelijkheden om een doorgaande route te faciliteren worden onderzocht. Bovendien wordt er een locatie aangewezen voor een bewaakte fietsenstalling in de binnenstad als ankerpunt voor de centrale as. Ook bepalen we in het uitvoeringsprogramma een strategie om met infrastructurele ingrepen de regionale routes op te waarderen tot volwaardige snelle fietsroutes en recreatieve routes.

5.3 Veiligheid op het fietspad

De elektrische fiets biedt veel potentie voor het vergroten van het aantal fietsers en de afgelegde kilometers per fiets. De elektrische fiets draagt bij aan het mobiel houden van de ervaren fietser. Daarom zet gemeente Maassluis in op het stimuleren van de elektrische fiets in de oudere doelgroep. Daarnaast is er een grote groep jongere mensen die buiten de gemeente werkt of onderwijs volgt. Zij gaan ook kennismaken met de elektrische fiets om de structurele keuze voor de auto uit te stellen of te beperken. De toename van de e-bike zorgt wel voor het vergroten van de snelheidsverschillen op het fietspad. Gemeente Maassluis wil daarom actief inzetten op de veiligheid van haar fietspaden. Gemeente Maassluis denkt daarom actief na over de juiste plek van snorfietsers en elektrische fietsen op het fietspad.

De elektrische fiets is de afgelopen jaren uitgegroeid tot een serieuze concurrent van de auto en vervanger van de gewone fiets op een afstand tot 15 kilometer. Gezien de ligging van Maassluis ten opzichte van een aantal grote kernen en werklocaties biedt de elektrische fiets veel kansen. Rotterdam Centrum,

Delft, het Rotterdamse havengebied en zelfs Hellevoetsluis liggen binnen een afstand van 15 km van Maassluis. Door het stimuleren van de elektrische fiets zullen meer mensen in staat zijn hun auto te laten staan. Opvallend is dat de e-fiets gemiddeld verder gaat dan een gewone fiets maar gemiddeld niet veel sneller. Het grotere veiligheidsrisico voor oudere e-fietsers ligt voor een groot deel bij het op- en afstappen. Het verminderen van de stoppunten voor fietsers (door meer groentijd en fietsers in de voorrang) draagt bij aan een veiliger fietsklimaat, ook voor oudere (e-)fietsers. Een speciale e-bike training voor ouderen kan hier aan bijdragen.

Om de inwoners van Maassluis in staat te stellen om een grotere afstand per fiets af te leggen en ondertussen de veiligheid wel te waarborgen wordt er ingezet op een aantal maatregelen:

- E-bike probeeractie bij verschillende doelgroepen waarbij er ook aandacht is voor de snelheidsverschillen;
 - o Ouderen
 - o Scholieren vanaf de middelbare school
 - o Werknemers
- E-bike trainingen om fietsvaardigheden te verbeteren en te onderhouden;
- Recreatieve routes met speciale aandacht voor de elektrische fiets door middel van extra oplaadpunten;

Met betrekking tot de harde infrastructurele maatregelen kan aan het volgende gedacht worden:

- fietspaden obstakelvrij maken, zowel op als langs het fietspad;
- smalle fietspaden verbreden zodat ze voldoen aan de CROW richtlijnen, en de fietspaden op drukke kruispunten voorzien van linksafvakken;
- richtlijnen voor stop- en (op)rijzicht voor (snor)fietsers toepassen;
- fietspaden ter hoogte van kruispunten op 5 meter van de rijbaan plaatsen;
- verkeersregeling installaties conflictvrij regelen, met name bij rechts afslaand snelverkeer en rechtdoor gaand verkeer op de fietsvoorziening.⁹

Op dit moment zijn er vijf publieke oplaadpunten in Maassluis: het Douanehuisje, Fietsenstallings Koningshoek en bij drie rijwielhandelaren. Het bieden van oplaadpunten voor elektrische fietsen kan vooral interessant worden in combinatie met een "fietsvriendelijk" keurmerk voor horecagelegenheden. Ook bij lange-termijninstallingen zoals bij de metrostations kan dit een interessante extra service zijn. Door een gebrek aan standaardisatie in oplaadsystemen kan er op het moment echter alleen een stopcontact geleverd worden. Fietsers zullen hun eigen oplader mee moeten nemen.

Zoals uitgelegd in hoofdstuk 4.1 zorgt de toename van elektrische fietsen op het fietspad voor drukte op het fietspad en conflicten tussen verschillende type fietsers. In Maassluis zetten we in op snelle fietsroutes in- en naar de regio en een groene centrale fietsas voor lokaal langzaam verkeer. Deze routes moeten de risico's voor letsel bij (snor)fietsers zo beperkt mogelijk maken. Dit is een randvoorwaarde om elektrische fietsen verder te stimuleren in de gemeente. Om snelheidsverschillen op het fietspad verder tegen te gaan kan er ook een studie gedaan worden naar de locaties waar bromfietsen, snorfietsen en speed pedelecs van de rijbaan gebruik kunnen maken. Dit kan alleen op die locaties waar de ontwerpsnelheid van de weg laag genoeg is om zo geen onveilige situaties te laten ontstaan op de weg. Om dit verder uit te werken is een verdere studie naar deze wegen aan te raden.

Voorbeelden van wegen waar de bromfietsers na verder onderzoek eventueel op de weg zou kunnen zijn:

- Maassluiseweg noordzijde in samenwerking met Midden Delftland
- Westlandseweg/ Maasdijk
- Dr. Albert Schweitzerdreef
- Lange Boonestraat

Naast deze wegen zijn er wellicht nog meer plekken waar de bromfietsers de weg op zou kunnen. Verder onderzoek kan een antwoord geven op waar dit wel en niet gewenst is.

Wat betekent dit voor het uitvoeringsprogramma?

Om het gebruik van elektrische fietsen te stimuleren zullen er maatregelen genomen moeten worden;

9) SWOV. (2017). Snorfietsongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten. Resultaten van een dieptestudie naar snorfietsongevallen en aanknopingspunten voor maatregelen. Den Haag: SWOV

- routes geschikt maken voor de elektrische fiets, om de risico's voor ongevallen door snelheidsverschillen op het fietspad beperken,
- het promoten van laadinfrastructuur,
- geschikt maken van stallingen voor elektrische fietsen (bewaakt),
- het weren van brommers, scooters en speed-pedelecs van het fietspad. Zodat de snelheidsverschillen op het fietspad afnemen.

5.4 Fietsstimulering via Doelgroepenaanpak

De fiets wordt nog niet genoeg gebruikt door de inwoners van de gemeente Maassluis. Daarom zet de gemeente in op fietsstimulering. Om effect te genereren met interventies, moet de doelgroep duidelijk afgebakend zijn. Hiervoor hanteert gemeente Maassluis een doelgroepenaanpak. Bij de doelgroepenaanpak wordt er ook aandacht besteed aan fietsveiligheid. Wanneer fietsstimuleringsprojecten worden opgepakt, dient fietsveiligheid middels de juiste verkeers- en fietseducatie ook hoog in het vaandel te staan.

Het stimuleren van fietsgebruik kan door zowel het aantrekkelijker maken van de infrastructuur als gedragscampagnes. Wat betreft het aantrekkelijker maken van de infrastructuur wordt daaraan gewerkt door er het lokale en regionaal verbindende netwerk te verbeteren zoals in de eerste twee speerpunten aan bod komt. Daarnaast wordt er in Maassluis gewerkt aan het creëren van veilige stallingen.

Gedragscampagnes zijn "softe" maatregelen om mensen aan te zetten tot ander reisgedrag. Uit landelijke trajecten zoals Beter Benutten is naar voren gekomen dat fietsstimulering alleen werkt wanneer er met een doelgroepenaanpak te werk wordt gegaan. Brede acties zijn moeilijk te controleren, te volgen en bieden beperkt inzicht in het effect. Gemeente Maassluis heeft oog voor verschillen tussen de inwoners die niet mogen leiden tot verdeeldheid. Bij fietsstimuleringsprojecten moet er dan ook oog zijn voor deze verschillende groepen.

De doelgroepenaanpak richt zich niet alleen op de inwoners. Maassluis is erg populair bij bezoekers, mede dankzij de veerpont naar Rozenburg en de ligging op de route tussen Vlaardingen/Schiedam en Hoek van Holland. De gemeente wil zich profileren als fietsvriendelijke gemeente en ook bezoekers aansporen om op de fiets te komen. Daarnaast ligt er ook een sterke focus op de doelgroep werkgevers waar er kansen liggen om de elektrische fiets op te nemen in de leaseplannen en het gesprek te hebben over welke routes er geschikt zijn voor de e-bike.

5.4.1 Wat is een doelgroepenaanpak?

Door het hanteren van een doelgroepenaanpak is er heel nauwkeurig aandacht voor een specifieke doelgroep in de gemeente Maassluis. De groepen die hierboven voorgesteld zijn, kunnen bijvoorbeeld nog verder worden afgebakend naar woongebied, lid van een vereniging of auto- en fietsbezit. Met andere woorden, de forens in Maassluis is een te brede groep. Met deze aanpak wordt er niet uitsluitend ingezet op het ontwikkelen en uitvoeren van een interventie. Het is als eerste stap belangrijk om te weten wat de doelgroep motiveert en waar ze behoefte aan hebben. Hetgeen wat je hieruit leert, vormt input voor de uit te voeren interventie. Vijf stappen die ondernomen moeten worden per doelgroep zijn:

1. Behoeftanalyse door inventarisatie van motivaties en behoeftes
2. Werven van deelnemers
3. Op gang brengen van de actie
4. Volhouden van de actie
5. Genereren van structurele effecten

Stap twee tot en met vier beslaan de uitvoeringsstrategie. Deze bevat in ieder geval vier pijlers: maak het gemakkelijk, maak het aantrekkelijk, benut sociale invloed en pak het moment. Deze stappen zijn gebaseerd op het gedragshuis van Beter Benutten wat tot stand is gekomen door het uitvoeren en evalueren van talloze gedragscampagnes. Om te leren van wat andere gemeenten doen en het wiel niet opnieuw uit te hoeven vinden is Maassluis aangesloten bij de F10. De F10 is een organisatie van steden die fietsstimulering op nummer 1 hebben staan. Binnen deze organisatie wordt veel opgedane kennis uit pilots en projecten met elkaar gedeeld. In de regio is er daarnaast ook bij de Verkeersonderneming veel kennis op dit vlak beschikbaar. Bij de Verkeersonderneming is er het actieplan fiets beschikbaar wat in co-financiering in Maassluis kan worden uitgerold.

Wat betekent dit voor het uitvoeringsprogramma?

Gemeente Maassluis zet in ieder geval in op vijf doelgroepen door een combinatie aan hard- en softwaremaatregelen. In de doelgroepenaanpak gaan we uitsluitend in op de softwaremaatregelen.

- **Scholieren**
- **Forensen**
- **Niet-fietsers en nieuwe inwoners van Maassluis**
- **Senioren**
- **Toeristen/bezoekers**

5.5 Verbeteren van de ketenmobiliteit

In Maassluis wordt er ingezet op het optimaliseren van de ketenreis met de komst van de Hoekse Lijn. De fiets vergroot het bereik van de stations. Dit betekent voornamelijk dat de stallingslocaties rond de metrostations en de belangrijkste bushaltes op orde zijn. Nu de RET de exploitatie van de railverbinding heeft overgenomen is de ov-fiets uit het straatbeeld in Maassluis verdwenen. De gemeente Maassluis dringt om die reden bij de MRDH aan deelfietsen te plaatsen bij de metrostations..

Maassluis zet in haar vervoersagenda in op schoner vervoer. Vanuit de Agenda Fiets wordt de verbinding gelegd naar de vervoersagenda door te benadrukken dat de fiets essentieel is voor een goed functionerende ketenreis. Ten opzichte van lopen vergroot de fiets het bereik van een bushalte of metrostation van 1 à 1,5 kilometer naar 3 kilometer. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een realistische optie voor exponentieel meer reizigers. Om de fiets zowel in het voor- als in het natransport een goede plek te geven zijn er twee zaken van specifiek belang: stallingen en deelfietsen.

Met de ombouw van de Hoekse Lijn naar metro vallen de fietsenstallingen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Om te zorgen dat de metro een aantrekkelijke optie blijft, ook voor mensen die verder weg wonen van het metrostation, is het belangrijk dat er genoeg stallingsruimte beschikbaar is rondom de stations en dat deze stallingen van hoge kwaliteit zijn. Mocht dit niet het geval zijn zal dit leiden tot verrommeling van de openbare ruimte en zal in het ergste geval mensen ervan weerhouden de metro te nemen. Voor de aanleg en eventueel exploitatie van de fietsenstallingen is subsidie beschikbaar vanuit de MRDH.

Omdat de exploitatie van de Hoekse Lijn is overgegaan van de Nederlandse Spoorwegen naar de RET vervalt in principe de optie van ov-fietsen op de stations bij Maassluis. Dit heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid van Maassluis in het algemeen en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in het bijzonder. Om dit verlies aan bereikbaarheid te compenseren zal de gemeente zich inzetten voor de implementatie van een alternatief deelfietsensysteem. Hiervoor is regionale afstemming gewenst, om zo tot één systeem te komen voor alle stations langs de Hoekse Lijn. Dit kan ook positieve effecten hebben op de bereikbaarheid van Maasland. We leren hierbij van de 'one-way free-floating' systemen die in Rotterdam zijn toegepast en hebben geleid tot verloedering van het straatbeeld in sommige wijken. Een zogenoemde two-way station-based systeem, waar ov-fiets het meest bekende voorbeeld van is, is het aantrekkelijkst voor invulling van de last-mile.

Wat betekent dit voor het uitvoeringsprogramma?

In het uitvoeringsprogramma richten we ons op het potentieel van fietsen om het bereik van (metro)stations te vergroten, onder andere door onderzoek te doen naar de mogelijkheden om deelfietsen aan te bieden. Dit wordt samen opgepakt met betrokken overheden van de Hoekse Lijn. Daarnaast besteden we aandacht aan de stallingscapaciteit, en de kwaliteit van de infrastructuur rond de stations.

6. UITVOERINGSPROGRAMMA 2020

In het uitvoeringsprogramma worden de speerpunten uit het vorige hoofdstuk vertaald in concrete acties die de gemeente Maassluis kan inzetten om de doelen te behalen. Bij sommige actiepunten was het mogelijk de kosten hiervan te schatten gebruikmakende van kencijfers. Deze kostenschattingen zijn puur om een beeld te krijgen van de ordegrrootte van de projecten. De echte kosten zijn afhankelijk van vele andere factoren en het uiteindelijke ontwerp. Bij andere acties is eerste verdere afbakening nodig om tot een betrouwbaar kostenplaatje te komen.

Voor veel van deze projecten is cofinanciering mogelijk vanuit de MRDH of de provincie Zuid-Holland. Hiervoor dienen aparte subsidieaanvragen aangemeld en ingediend te worden bij de provincie. Voor de Provincie gaat het hierbij om maximaal 50% cofinanciering. Cofinanciering bij de MRDH is mogelijk

voor de metropolitane fietsroutes (max 70%) en regionale routes. Ook hiervoor moet het project vooraf aangemeld worden.

6.1 Verbindingen met de regio verbeteren

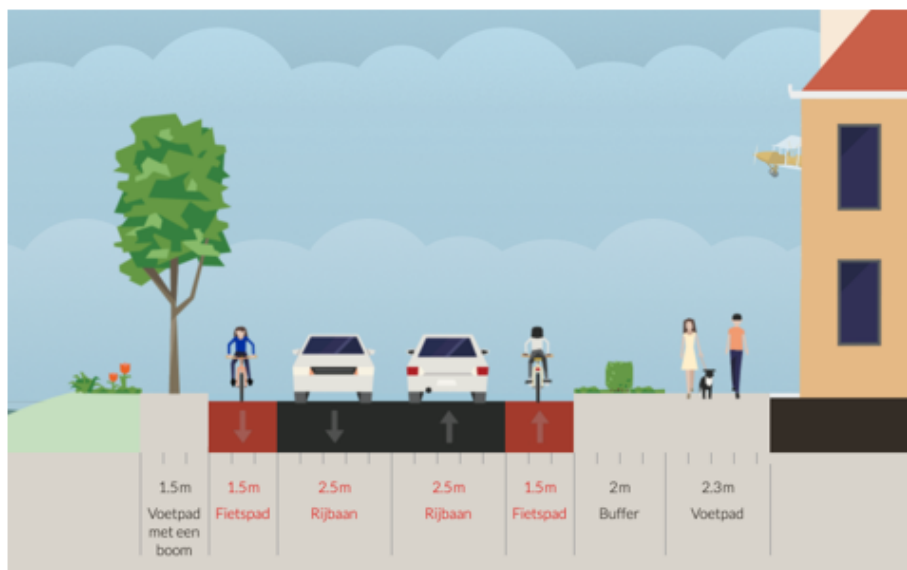
Om fietsstimulering op gang te brengen is een goede verbinding met de regio vereist. In Maassluis moeten er op infrastructureel gebied nog een aantal verbeteringen worden uitgevoerd om tracés volwaardig deel uit te laten maken van het regionale netwerk. Voor de metropolitane fietsroute van Naaldwijk naar Rotterdam is een voorstel gedaan hoe deze snelle fietsroute door Maassluis zou kunnen lopen.

De MRDH hanteert voor de metropolitane fietsroute streefwaarden voor de inrichting van een vrijliggend fietspad. Voor het doorgaande fietspad door Maassluis hanteren we voor het tweerichtingen fietspad een breedte van 4,00 m en voor een eenrichtingsverkeer fietspad een breedte van 3,50 m waar mogelijk. In onderstaande tabel hebben wij aangegeven wat dit zou betekenen voor de voorgestelde route door Maassluis.

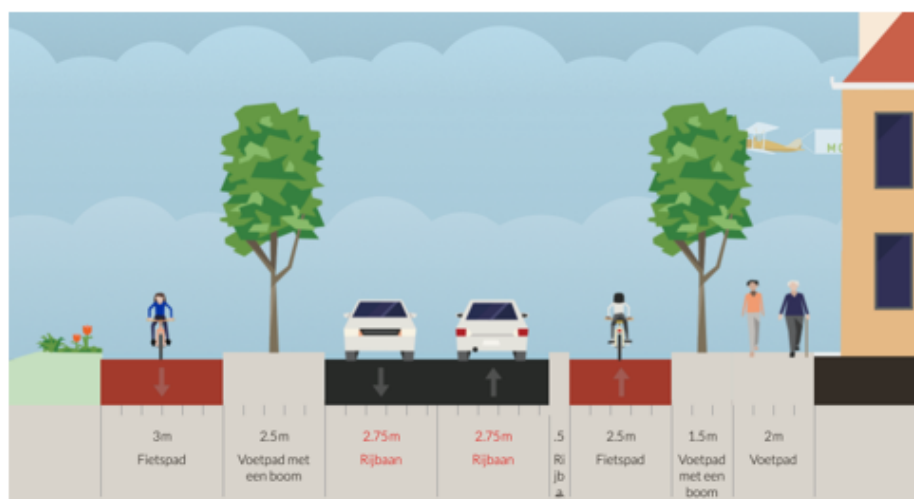
maatregel	kosten	Cofinanciering (70% MRDH)	gemeentelijke dekking	uitvoering
Realiseren vrijliggende fietspaden op Julianalaan (1)	€ 761.000,-	€ 533.000,-	€ 229.000,-	2020
Maasdijk tussen Andreasplein en Noorddijk inrichten als fietsstraat (2)	€ 460.000,-	€ 322.000,-	€ 138.000,-	2020
Andreasplein, realiseren fietsverbinding (3)	€ 114.000,-	€ 79.000,-	€ 34.000,-	2022
Kruising Westlandseweg t.h.v. Maasdijk/Noorddijk (4)	€ 461.000,-	€ 323.000,-	€ 138.000,-	2021
Noorddijk inrichten als fietsstraat (5)	€ 391.000,-	€ 274.000,-	€ 118.000,-	2022
Zuidelijk inrichten als fietsstraat (6)	€ 153.000,-	€ 107.000,-	€ 46.000,-	2021
Verbeteren fietspad Maasdijk tussen gemeentegrens en Jan Schoutenlaan (7)	€ 609.000,-	€ 426.000,-	€ 183.000,-	2023
Verbeteren fietspad Westlandseweg tussen Jan Schoutenlaan en Kwartellaan (8)	€ 299.000,-	€ 209.000,-	€ 90.000,-	2023
Realiseren tweerichtingsfietspad noordzijde Westlandseweg tussen Kwartellaan en Andreasplein (9)	€ 507.000,-	€ 355.000,-	€ 152.000,-	2022
Verbeteren fietspad Vlaardingsdijk (10)	€ 974.000,-	€ 682.000,-	€ 292.000,-	2024
Totaal	4.729.000	3.310.000	1.420.000	

Naast de doorgaande route door Maassluis als schakel voor de snelle route tussen Naaldwijk en Rotterdam is er ook een mogelijkheid een snelle route te creëren over de Vlaardingsdijk via de prinses Julianalaan en de Zuidelijk richting het centrum. In onderstaande tabel geven we aan welke acties hiervoor genomen moeten worden inclusief een inschatting van de kosten die hierbij komen kijken. Hiervoor is een ontwerptraject ingesteld waarin de verschillende opties in samenspraak met de bewoners worden onderzocht.

Als voorbeeld is in onderstaande dwarsdoorsnee uitgewerkt hoe de Prinses Julianalaan er nu uit ziet en hoe deze er in de toekomst uit zou kunnen zien na een herinrichting.



Huidige situatie



Potentiële toekomstige situatie (bron: Sweco)

6.2 Realiseren van een helder fietsnetwerk

Om een helder fietsnetwerk te creëren gaan we aan de slag met de grootste knelpunten op de centrale as.

Het is belangrijk dat er hier gelet gaat worden op de inrichting van de route, infrastructurele maatregelen om de veiligheid voor fietsers te vergroten en de bewegwijzering.

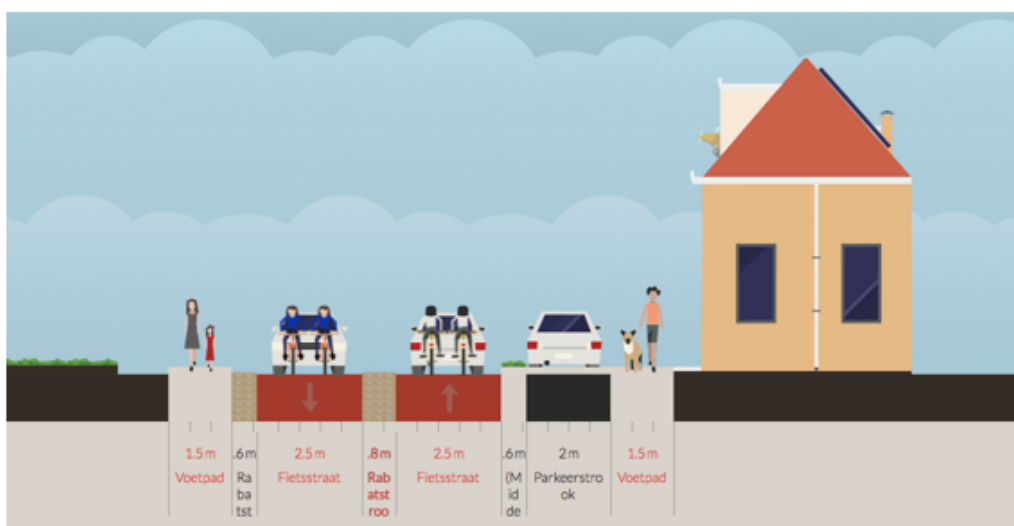
Wegvak	Actie	Kosten
Schenkeldijk naar Albert Schweitzerdreef	1. Verbeteren van de afrit Schenkeldijk richting fietspad (studie en aanleg) 2. Fietspad asfalteren en verbreden naar 4,00 m rood asfalt.	€ 255.000 € 80.000
Oversteek Albert Schweitzerdreef.	3. Drempel aanleggen in combinatie met de fietser in de voorrang	€ 15.000
Albert Schweitzerdreef naar Lijsterlaan	4. Onderzoek doortrekken fietspad.	€ 50.000
Lijsterlaan	5. Aanleggen fietsstraat Lijsterlaan (6,00 m breed)	€ 950.000

Wagenstraat	6. Fietspad verbreden naar 4,00 m	€ 35.000
P.C. Hoofthlaan	7. Tegel-fietspad asfalteren 3,00 m	€ 330.000
Noordvliet Noordzijde	8. Tegel-fietspad asfalteren 4,00 m	€ 250.000
Herziening knooppuntennetwerk	9. Recreatief knooppuntennetwerk evalueren en waar nodig aanpassen aan nieuwe situaties.	€ 10.000
Totale kosten:		€ 2.000.000

In onderstaande dwarsdoorsnee is ter illustratie uitgewerkt hoe de Lijsterlaan er nu uit ziet en hoe deze er in de toekomst uit komt te zien indien de Lijsterlaan een fietsstraat gaat worden.

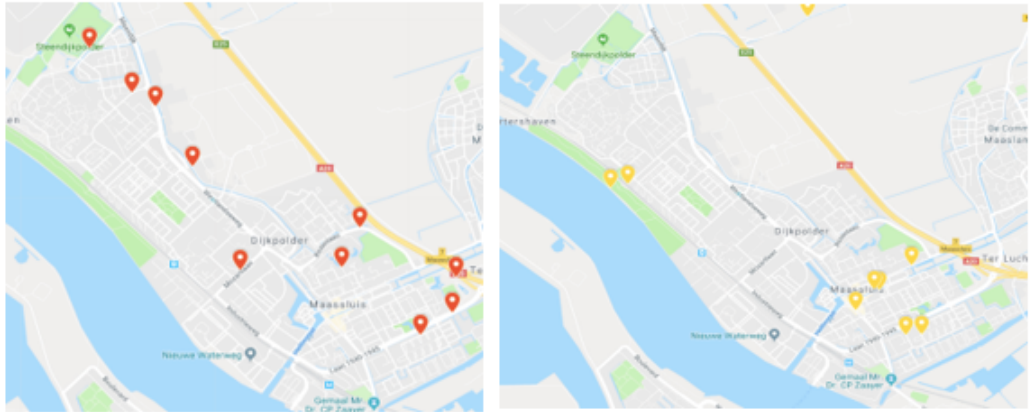


Huidige situatie



Toekomstige situatie

Naast de inzet op de centrale as, blijven er aandachtspunten in de huidige fietsinfrastructuur van Maassluis. Op onderstaande afbeelding worden de punten weergegeven waar aangegeven wordt dat er achterstallig onderhoud is. Deze punten zijn opgehaald bij bewoners op de fietsmarkt. Het gaat hier veelal om losliggende tegels op tegelpaden. Per punt kan de beschrijving op de [kaart](#) worden teruggevonden.



Achterstallig onderhoud zoals geïnventariseerd op de fietsmarkt
 Afbeelding 8 Locaties waar onveilige infrastructuur wordt ervaren.

6.3 Veiligheid op het fietspad

Het speerpunt veiligheid op het fietspad draait om het minimaliseren van ongevalsrisico's tussen verschillende fietsers op het fietspad. Het gaat zowel om gedragsmaatregelen als infrastructurele aanpassingen. Op de fietsmarkt zijn voor beide categorieën knelpunten geïnventariseerd. Deze staan weergegeven op afbeelding 8 en 9. Voor een verdere toelichting, kan de digitale kaart worden geraadpleegd. In relatie tot het vijfde speerpunt, ketenmobiliteit, wordt er bij onderstaande knelpunten aandacht gevraagd voor de locaties die deel uit maken van routes naar het station.



Afbeelding 9 Locaties waar onveilig gedrag wordt ervaren

Wij adviseren om een structureel overleg met de lokale fietsersbond op te starten om verkeersonveilige situaties te bespreken. Dit kan helpen bij het evalueren en prioriteren van de voorgestelde knelpunten. Onder dit speerpunt valt ook het stimuleren van e-bike gebruik.

Veilig fietsen	Actie	Datum	Kosten	Resultaat
Elektrische laadpunten	1. Aanleggen van laadpalen in de door gemeente beheerde fietsenstallingen (metrostati-	2020	€5.000	Laadpalen bij station stallingen en centrumstalling.

	ons en bewaakte stallingen in de stad)	2020	p.m.	
	2. Stimuleren van aanleg laadpalen bij winkels, bedrijven en horecagelegenheden via Maassluise Ondernemersvereniging			Netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische fietsen
Oplossen bestaande knelpunten op netwerk	3. Analyseren en prioriteren aangegeven knelpunten	2020	€20.000	Geprioriteerde lijst met knelpunten en geschetste oplossingsrichting
	4. Infrastructurele ingrepen voor de kleine knelpunten	2020	€50.000	Investeringsprogramma in samenhang met groot onderhoudsprogramma.

6.4 Doelgroepenaanpak

Binnen de doelgroepenaanpak wordt er per doelgroep een strategie opgezet om fietsstimulering op gang te brengen en te realiseren. In dit beleidsplan zijn een aantal hoofddoelgroepen vastgesteld die in ieder geval benaderd worden binnen het uitvoeringsprogramma. Voor dit speerpunt is er in totaal een jaarlijks potje beschikbaar om acties te ontwikkelen, te onderhouden en blijvend effect te genereren. De verdeling hiervan over de doelgroepen staat niet vast en is afhankelijk van de initiatiefnemers. Het doel is om de samenwerking aan te gaan met de betrokken beleidsdisciplines, bedrijven en organisaties in de gemeente om een grotere en de gewenste impact te creëren.

In deze doelgroepenaanpak komen alleen de 'softe' maatregelen aan bod. De infrastructurele basis voor een aantal hiervan worden gerealiseerd binnen de andere speerpunten. Per maatregel geldt dat er een projectplan wordt geschreven gebaseerd op de pijlers die beschreven zijn in deze nota.

Per doelgroep moet gedacht worden aan de volgende concrete maatregelen. Hiervoor wordt voorgesteld om te beginnen met een doelgroepenanalyse:

Scholieren

- In samenwerking met onderwijs en middelbare scholen in de regio een e-fietsstimuleringsplan lanceren.
- Uitprobeeracties bij fietshandelaren voor middelbare scholieren.
- Scholieren stimuleren om met een (elektrische) fiets naar school te gaan.

Forensen

- In samenwerking met economie en werkgeversnetwerk in de gemeente een fietsstimuleringsplan opzetten.
- In samenwerking met wijken een wijkaanpak opzetten om fietsers te bereiken die naar andere plaatsen in de regio fietsen.

Niet-fietsers

- Fietseducatietrainingen aanbieden bij degenen die nog niet kunnen fietsen.
- Vanuit het sociale domein een plan opstellen om de fiets bespreekbaar te maken bij nieuwe Nederlanders.
- Samen met het sociale domein gezamenlijke fietstochten organiseren om fietsen te bevorderen.

Ouderen

- Fietsvaardigheidstrainingen voor ouderen aanbieden in samenwerking met het ROV Zuid-Holland. In samenwerking met zorg domein onderzoeken of Doortrappen ingevoerd kan worden.
- E-fiets uitprobeeracties aanbieden

Toeristen

- In samenwerking met city marketing een bewegwijzerplan opstellen voor bezoekers.
- In samenwerking met city marketing communiceren naar fietsers.
- In samenwerking met ondernemers de fietsvriendelijkheid van Maassluis verhogen en dit communiceren.
- Bewegwijzering naar fietsenstallingen op orde brengen.

Hoofddoelgroep	Actie	Datum	Kosten	Resultaat
Doelgroepen-aanpak	Een doelgroepenanalyse maken van fietsers in de gemeente Maassluis en vaststellen behoeftes en knelpunten.	2020	€5.000	Overzicht segmentaties, hoe te bereiken en behoeftes. Eventueel aanpassen van hieronder genoemde maatregelen.
Uitvoeringsbudget	Uitvoering geven aan doelgroepenanalyse.	Jaarlijks	€10.000	

6.5 Inzetten op ketenmobiliteit

Bij ketenmobiliteit draait het met name om het bevorderen van de overstap van fiets naar openbaar vervoer. De focus ligt hierbij op de fietsenstallingen van de metrostations. Deze moeten in orde zijn om een multimodale reis aan te moedigen. Daarnaast is er op de fietsmarkt naar voren gekomen dat fietsvoorzieningen niet altijd voldoende zijn bij de bushaltes of in de wijk.

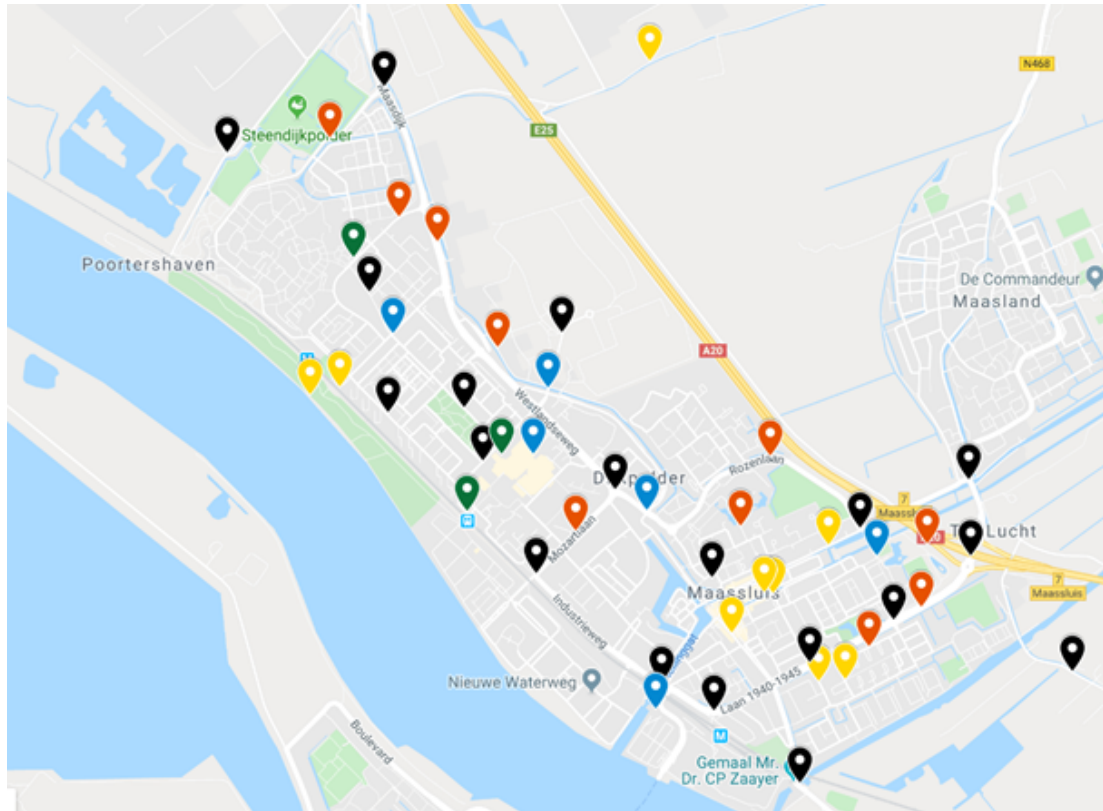
Nu de RET-vervoerder is, zijn ov-fietsen niet meer beschikbaar. Er is een alternatief nodig om Maassluis bereikbaar te houden voor bezoekers die niet met de auto reizen. Om de ketenreis aantrekkelijker te maken voor bezoekers aan Maassluis, dient onderzocht te worden op welke manier er invulling gegeven kan worden aan deelfietsen op de Hoekse Lijn. Op dit moment onderzoekt de MRDH hoe ketenmobiliteit in de regio verbeterd kan worden waarbij deelfietsen op de metrostations ook in acht wordt genomen. De gemeente Maassluis wacht de uitkomsten van het onderzoek af om te bepalen welke acties verder genomen moeten worden.

Onderwerpen	Actie	Datum	Kosten	Resultaat
Deelfietsen	1. Uitvoeringsplan naar aanleiding van onderzoeksuitkomsten MRDH	2020	n.t.b.	Strategie voor deelfietsen op de Hoekse Lijn Geldt voor zowel bewaakt als onbewaakt.
Fietsenstalling	2. Inventariseren behoefte bewaakte fietsenstallingen in Maassluis in samenwerking met RET en de Maassluis Ondernemersvereniging			
Routes naar station	3. Knelpunten geïnventariseerd bij speerpunt veiligheid op het fietspad verbeteren			

7. BIJLAGE 1: OPBRENGST FIETSMARKT

Hieronder een overzicht hoe bewoners en gebruikers het fietsen in Maassluis ervaren.

<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1nHtSSlo0IOZZnwYCHIkbb3Bmsw-Wj8Ihd&ll=51.93434892033504%2C4.232340638501&z=13>



Gevaarlijk/ vervelend gedrag weggebruikers



Alle items

P.C. Hooftlaan

- Fietzers fietsen veel in twee richtingen, zorgt voor veel irritatie en gevaarlijke situaties
- Aansluitende route vanuit de Vlasserij heeft veel scholieren op het trottoir.

Winkelcentrum Palet

Veel fietsers op het trottoir. Dit terwijl het fietspad ernaast ligt.

Dr. Kuyerkade

Mensen/Scholieren fietsen op plekken waar het niet mag

Noordvliet

Veel overlast van gestalde fietsen, moeten meer fietsenstallingen komen
Voetgangerstunnel Steendijkpolder
De voetgangerstunnel wordt ook door fietsers gebruikt.

Zuidijk i.r.v. Markt

Er wordt te hard gereden wanneer men vanaf de dijk komt. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties.

Koning Willem Alexander Boulevard

Pad is te smal

Gedrag van wielrenners (met name in weekenden) zorgt voor gevaarlijke situaties

Mesdaglaan

In- en Uitparkerende auto's zorgen voor onoverzichtelijke punten

Westgaag

Veel sluipverkeer terwijl weg alleen toegankelijk is voor bestemmingsverkeer

Gevaarlijke/ onveilige punten



Alle items

Marelplein

- Bewoners geven vaak aan dat ze het vernieuwde plein niet fijn vinden fietsen en dat het gevaarlijk is voor zowel fietsers als automobilisten.
- Ook nemen fietsers vaak niet het nieuwe fietspad, maar maken ze gebruik van het trottoir waardoor ze vlak voor de huizen rijden.
- Fietspaden zijn te smal

Rotonde Laan 1940-1945 en P.C. Hoofthoek

- Gevaarlijke rotonde voor fietsers en voetgangers, automobilisten verwachten niet dat fietsers van beide kanten komen.
- Auto's geven fietsers geen kans om over te steken
- Verlichting is niet goed voor mensen die iets aan hun ogen hebben

Brug Haven

- Een erg druk punt, veel automobilisten en fietsers
- Oversteek is hier niet gefaciliteerd

Rotonde Westlandseweg – Mozartlaan

- Rotonde met fietsen van twee kanten, waardoor onoverzichtelijk
- Veel spookfietsers in de richting van Naaldwijk
- Auto's rijden te hard

Kruispunt Rozenlaan - Noordvliet

Gevaarlijke kruising, men moet hier altijd afstappen

Kruispunt Industrieweg - Mozartlaan

- Onduidelijke oversteek. Veel mensen geven aan eerder op de Industrieweg over te steken (en daardoor tegen het verkeer in te fietsen). Bij bedoelde oversteek is er onvoldoende overzicht.
- Wanneer men de kruising benaderd vanaf de brug komt men met hoge snelheid richting het kruispunt wat gevaarlijke situaties met zich meebrengt.

Burgemeester Schwartzlaan

Het gedeelde fiets- en voetpad is te smal voor beiden.

Stationsweg

Bewoners vinden dat er een stoplicht zou moeten komen bij het zebrapad, want er zouden nu veel gevaarlijke situaties ontstaan.

Zuidbuurt

Is vrij smal. Dit zou al helemaal het geval zijn wanneer fietsers worden ingehaald door auto's.
Kruising Maasdijk - Dr Albert Schweitzerdreef

Vlaardingsedijk

Afslag richting de Scouting wordt door mensen als gevaarlijk gezien, zeker wanneer ze hier met kleine kinderen fietsen.

Merellaan

- Geen losliggend fietspad, dit wordt als gevaarlijk ervaren
- Weg is daarnaast redelijk smal en wanneer het waait worden fietsers snel de rijbaan opgeblazen (met name tussen de flats). Dit zorgt voor gevaarlijke situaties.

Lijsterlaan

Bewoners denken dat een los fietspad beter zou zijn. Zeker als deze route op wordt genomen in de 'Groene As'.

Kruising Maassluiseweg – Kerkweg

Gevaarlijke kruising

Blikveld

Kruising slecht te overzien. Verkeer afkomstig van de fabriek niet goed te zien

Kruising Schenkeldijk - Oranjedijk

Gevaarlijke kruising

Ronde Laan 1940 - 1945 en Vermeerlaan

Gevaarlijk punt doordat de fietsers van beide kant kunnen komen op de rotonde. Hierdoor zien automobilisten fietsers vaak over het hoofd.

Laan 1940-1945

Onder A20 is het 's nachts erg donker

Kruising Lepelaarplantsoen - Uiverlaan

Gevaarlijke oversteek vanuit Lepelaarplantsoen

Slecht onderhoud



Alle items

Weverskade

Veel wortels onder het fietspad, dit geeft fietsers een minder veilig gevoel

Fietspaden langs A20

- Fietspad zou er slecht bij liggen

Westlandseweg

- Zitten grote spleten tussen de tegels wat voor gevaarlijke situaties zorgt. Aantal mensen geeft aan hierdoor al gevallen te zijn.
- Heel donker, slechte verlichting en veel bosjes
- Gevaarlijke weg wanneer de scholen uit zijn, door studenten die niet aan de kant gaan voor tegenliggers.

Rozenlaan

Betegeling heel slecht aan een kant van de weg

Mozartlaan

Bestrating niet goed. Wordt als oncomfortabel ervaren.

Dr Jan Schoutenlaan

Slechte betegeling

Dr Albert Schweitzerdreef

- Overhangende takken over het fietspad
- Slechte betegeling

Maassluisdijk

Slechte verlichting

Frans Halslaan

Slecht wegdek

Touwslagerij

Veel drempels die het fietsen belemmeren

Laan 1940-1945

Verlichting is slecht

Onduidelijke punten



Alle items

Kruispunt Westlandseweg - Maasdijk

Onduidelijke oversteek

Deltaweg

De recreatieve route richting centrum loopt niet logisch. Bewoners vinden dat de hekjes moeten worden aangepast om dit te bevorderen.

Koningshoek

Bewoners vinden het vervelend en onduidelijk dat ze om de Koningshoek heen moeten fietsen

Brug

Niet duidelijk dat fietsers en voetgangers de brug niet op mogen

Kruising Lijsterlaan - Kwartellaan

De oversteek vanuit de Lijsterlaan richting het Vrijheidspark is onduidelijk aangegeven.

Reviuslyceum

Er loopt hier een toeristische fietsroute waar de bebording van niet in orde zou zijn. Veel fietsers zouden hier verkeerd door fietsen.

Fietsenstalling



Alle items

Station Maassluis West

Te weinig stallingsmogelijkheden bij het station

Dr Jan Schoutenlaan

Te weinig stallingsmogelijkheden. Bewoners geven aan dat hier fietsendiefstal plaats vindt.

Koningshoek

Te kort aan fietsenstallingen bij winkelcentrum Koningshoek