

## Fietsstructuurvisie

### Voorwoord

Maassluis streeft in de mobiliteitsvisie 2020-2040 naar een robuust netwerk voor alle modaliteit. Wij willen dat mensen en goederen binnen een acceptabele tijd van A naar B kunnen komen. Maar Maassluis groeit, de verstedelijking neemt toe. Het gevolg hiervan is een intensiever gebruik van onze openbare ruimte. Dit zorgt voor uitdagingen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid.

De auto heeft een grote en dominante rol in ons straatbeeld. Als andere manieren van vervoer onvoldoende voorradig, aantrekkelijk of gewenst zijn, dan zal de vraag naar mobiliteit voor een groot deel worden beantwoord door het gebruik van de auto. Dit gaat ten koste van leefbaarheid, verkeersveiligheid en het milieu.

Daarom werken wij met het **STOP**-principe, zodat langzaam verkeer de aandacht krijgt die het verdient. Bij het **STOP**-principe krijgen voetgangers (Stappers) de hoogste prioriteit, opgevolgd door fietsers (Trappers), het Openbaar vervoer en als laatste de Personenauto. Dit principe leidt ertoe dat verschillende modaliteiten de juiste plek en voorzieningen in de openbare ruimte toebedeeld krijgen.

Wij streven dus naar een robuust en veerkrachtig mobiliteitssysteem, met prioriteit voor voetgangers en fietsers, dat staat voor hoge kwaliteit netwerken, betrouwbaarheid, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid van voorzieningen. Om dit te bereiken is het van belang om op systeemniveau te optimaliseren.

In 2022 hebben wij daarom voor het gemotoriseerd verkeer een wegenstructuurvisie opgesteld. Deze visie heeft als doel de doorstroming van het (gemotoriseerd) verkeer te verbeteren, vertragingen te minimaliseren en het autonetwerk toekomstbestendig te maken. In navolging op deze visie hebben wij in ons coalitieakkoord opgenomen een structuurvisie voor de fiets te maken. Deze visie heeft als doel een kader te bieden voor toekomstige (weg)reconstructies en ruimtelijke plannen en is een aanvulling op het vigerend mobiliteits- en fietsbeleid.

### 1. Visie en aanpak

#### 1.1 Onze visie

De fietsstructuurvisie luidt:

“Maassluis heeft een optimaal fietsklimaat. Het fietsnetwerk is veilig, comfortabel en aaneengesloten. Veilig omdat ongevalsrisico's geminimaliseerd zijn. Comfortabel en aaneengesloten omdat het fietsnetwerk de fiets, als hoogwaardig alternatief voor de auto, faciliteert met aaneengesloten routes binnen en buiten de gemeentegrenzen. Mede hiermee maken we de sprong van autocultuur in 2020, naar fietscultuur in 2040”

#### 1.2 Onze aanpak

De visie willen we bereiken door de inzet op drie van de vijf speerpunten vanuit de Fiets Beleidsnota Maassluis 2020:



Figuur 1 Doel en vijf speerpunten Fiets Beleidsnota Maassluis 2020

In de Fietsstructuurvisie richten we ons specifiek op de eerste 3 speerpunten: het verbeteren van de verbindingen met de regio, het realiseren van een helder fietsnetwerk en aandacht voor de veiligheid op het fietspad. Ons beeld hierbij is dat, wanneer ingezet wordt op deze speerpunten, wij positieve (rand)voorwaarden kunnen realiseren voor de andere 2 speerpunten. Deze 2 speerpunten vragen op dit moment niet om een specifieke visie of plan, zo bleek uit de verkenning die gedaan is in de Fiets Beleidsnota.

De fietsstructuurvisie sluit aan op de uitgangspunten vanuit het planologische begrip '15minutenstad', welke als bouwsteen voor de omgevingsvisie wordt gebruikt.

### 1.2.1 Verbindingen met de regio verbeteren

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 ZuidHolland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de buurgemeenten van groot belang.



Figuur 2: Regionaal basisnetwerk fiets MRDH maart 2023

In de Fietsstructuurvisie houden we rekening met deze grensoverschrijdende verbindingen, door het Regionaal basisnetwerk fiets en de beoogde Metropolitane fietsroute (MFR) als onderlegger te gebruiken voor het gemeentelijk fietsnetwerk. De MFR moet nog worden vastgesteld door de gemeenteraad.

### 1.2.2 Realiseren van een helder fietsnetwerk

Om te komen tot een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk voor alle gebruikers, wordt er ingezet op een logische(re) categorisering van fietsverkeer en fietsroutes. In de Fiets Beleidsnota Maassluis 2020 onderscheiden we 3 typen routes: **regionale fietsroutes** (basisnetwerk MRDH), **regionale recreatieve fietsroutes** (ook basisnetwerk MRDH) en **lokale fietsroutes**. Door het op intuïtieve wijze scheiden van deze routes en typen fietsers kan de (ervaren) veiligheid en comfort op de fietspaden worden vergroot.

De categorieën **regionale fietsroutes** en **regionale recreatieve routes** faciliteren het regionale verkeer, wat zoveel als mogelijk gescheiden wordt van het lokale verkeer door deze routes geen onderdeel uit

te laten maken van de centrale lokale fiets-as (Figuur 3). Deze routes worden geleid via de bestaande fietsinfrastructuur op of langs doorgaande hoofdwegen

Met de categorie **lokale fietsroute** faciliteren we de fietser met een groene en autoluwe centrale as dwars door Maassluis, die met name bedoeld is voor het lokale fietsverkeer van de wijken naar Koningshoek en de binnenstad. De centrale fietsroute sluit ruimtelijk aan op de gewenste schaduwrijke en groene (bomen en planten) as vanuit het groenbeleid, en kan in realisatie gecombineerd worden met andere beleidsterreinen (werk met werk).

In de fietsstructuurvisie houden we rekening met de 3 typen routes door deze expliciet op te nemen in het fietsnetwerk.



*Figuur 3: in het groen de beoogde centrale lokale fiets-as uit de Fiets Beleidsnota Maassluis 2020*

Voor de gewenste centrale fietsenstalling in het stadshart is in hoofdstuk 4 een maatregel opgenomen. Daarnaast is in de gebiedsvisie Station West de realisatie van een fietsenstalling opgenomen. De realisatie van fiets-oplaadinfrastructuur is niet opgenomen, omdat wij dit niet zien als publieke taak.

### **1.2.3 Veiligheid op het fietspad**

Het speerpunt veiligheid op het fietspad richt zich op het minimaliseren van ongevalsrisico's tussen verschillende fietsers op het fietspad. De landelijke groei van e-bike-gebruik zorgt ervoor dat snelheidsverschillen op het fietspad tussen fietsers groter worden. Wij zetten ons daarom actief in voor de veiligheid op onze fietspaden. Dit doen wij onder andere door de infrastructuur waar nodig te optimaliseren.

Met veiligheid bedoelen we ook dat de infrastructuur zelf niet leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties en dat de infrastructuur 'vergevingsgezind' is. Dat wil zeggen dat de infrastructuur de impact van een ongeval zoveel mogelijk beperkt. Als basis hiervoor gelden de landelijke principes van Duurzaam Veilig. In de fietsstructuurvisie richten we ons tot een optimalisatie van de infrastructuur om deze vergevingsgezind en duurzaam veilig in te richten.

### **1.3 Opzet Fietsstructuurvisie**

De fietsstructuurvisie is opgebouwd op basis van de 3 speerpunten: het verbeteren van de verbindingen met de regio, het realiseren van een helder fietsnetwerk en aandacht voor de veiligheid op het fietspad. Al deze speerpunten komen in Hoofdstuk 2 samen op kaart en bepalen daarmee het gemeentelijk fietsnetwerk. In Hoofdstuk 3 volgen de kwaliteitscriteria die wij beogen voor ons fietsnetwerk. Hoofdstuk 4 geeft een eerste voorzet voor maatregelen die genomen moeten worden om te komen tot dit fietsnetwerk. Dit samen maakt onze fietsstructuurvisie.

De fietsstructuurvisie is nadrukkelijk geen uitvoeringsprogramma. Ook worden er geen middelen in geld en capaciteit gereserveerd voor de uitvoering van de in hoofdstuk 4 genoemde maatregelen. Waar

mogelijk worden deze binnen bestaande budgetten en capaciteit uitgevoerd. Deze visie is een aanvulling op het vigerend mobiliteits- en fietsbeleid en dient als kader voor toekomstige (weg)reconstructies en ruimtelijke plannen.

## 2. Fietsnetwerk

Ons fietsnetwerk is veilig, comfortabel en aaneengesloten en draagt hiermee bij aan een optimaal fietsklimaat in Maassluis. Het netwerk faciliteert 3 typen routes: regionale fietsroutes, regionale recreatieve fietsroutes en lokale fietsroutes. De lokale fietsroutes zijn gebaseerd op de centrale lokale fiets-as uit het Fiets Beleidsplan en het uitgangspunt hierin om het lokale fietsverkeer uit de wijken te verbinden met Koningshoek en het centrum. Ook zijn sport- en onderwijslocaties verbonden met het netwerk. Onderstaande netwerkkaart brengt deze routes samen in 1 gemeentelijk fietsnetwerk.

### 2.1 Fietsnetwerk Maassluis

Hieronder is het fietsnetwerk Maassluis verbeeld:



Figuur 4: Fietsnetwerk Maassluis

### 2.2 Metropolitane fietsroute

Binnen de MRDH is beleid geformuleerd om met Metropolitane fietsroutes het gebruik van de fiets te stimuleren en woongebieden met werklocaties te verbinden. Om tot uitvoering van dit beleid te komen wordt door de MRDH samen met gemeenten gewerkt aan uitvoering van het programma: 'Metropolitane Fietsroutes'. In dit programma worden voor verschillende routes door betrokken wegbeheerders met de MRDH afspraken gemaakt over het tracé, de realisatie daarvan en de daarvoor te verkrijgen subsidie. Wij hebben binnen dat kader eerder besloten om een samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen, met als doel een MFR tussen Westland (Naaldwijk) en Rotterdam te realiseren.

Met de aanleg van de MFR door Maassluis wordt ook het lokale fietsnetwerk verbeterd; in die zin dat het comfort en de veiligheid op de fietspaden van het MFR-tracé hoger komt te liggen dan op de "ge-

wone” fietspaden. De beoogde route loopt vanuit Maasdijk via de Maasdijk, Westlandseweg, Mozartlaan, Industrierweg, Koepaardbrug, Deltaweg, Taanschuurkade via de Vlaardingsdijk naar Vlaardingen.

### 3. Kwaliteitscriteria

Een veilig en comfortabel fietsnetwerk willen we laten voldoen aan bepaalde kwaliteitscriteria. Omdat deze visie mede dient als kader voor toekomstige (weg)reconstructies en ruimtelijke plannen, is het van belang de kwaliteitscriteria in beeld te hebben om deze te kunnen toetsen. De criteria zijn tot stand gekomen op basis van CROW-publicaties. Het uitgangspunt bij het vaststellen van de kwaliteitscriteria zijn de vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur.

Deze vijf hoofdeisen zijn:

1. **Samenhang:** De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers.
2. **Directheid:** De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot het minimum beperkt) en wachttijden worden beperkt.
3. **Aantrekkelijkheid:** De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is.
4. **Veiligheid:** De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid en de gezondheid (minimale blootstelling aan schadelijke stoffen) van fietsers en overige weggebruikers.
5. **Comfort:** De fietsinfrastructuur zorgt ervoor dat fietsers zo min mogelijk hinder (trillingen, extra inspanningen door hoogteverschillen, overlast van overig verkeer) en oponthoud (stoppen) ervaren.

De onderstaande lijst (par 3.1) omvat de kwaliteitscriteria afgeleid uit de CROW-Ontwerpwijzer Fietsverkeer publicatie 351. De kwaliteitscriteria gelden voor binnen- en buiten de bebouwde kom. Met deze criteria willen we een veilig en comfortabel fietsnetwerk bieden. Het zijn daarmee geen harde criteria, omdat het niet altijd mogelijk zal zijn om de criteria toe te passen door bijvoorbeeld een gebrek aan ruimte. Waar werk met werk inpasbaar is, passen we de criteria toe.

Daarnaast streven wij ernaar, vanwege de (fiets)veiligheid, om rotondes eenrichtingsverkeer te maken in plaats van twee-richtingen. Dit willen we toepassen bij toekomstige herstructureringen, waarmee we werk met werk maken.

Wij hebben ook de ambitie om te sturen op een klimaat-adaptieve inrichting van de infrastructuur via de eisen van het Convenant Bouwadaptief. Daarnaast streven we ernaar om de gebruikte middelen zo duurzaam mogelijk te laten zijn en duurzaam in te zetten. Denk hierbij aan duurzaam asfalt of het hergebruik van elementen, bijvoorbeeld door vrijgekomen tegels te gebruiken als puinfundering. Bovenstaande wordt meegenomen als criteria voor aanleg, reconstructie en beheer van het fietsnetwerk.

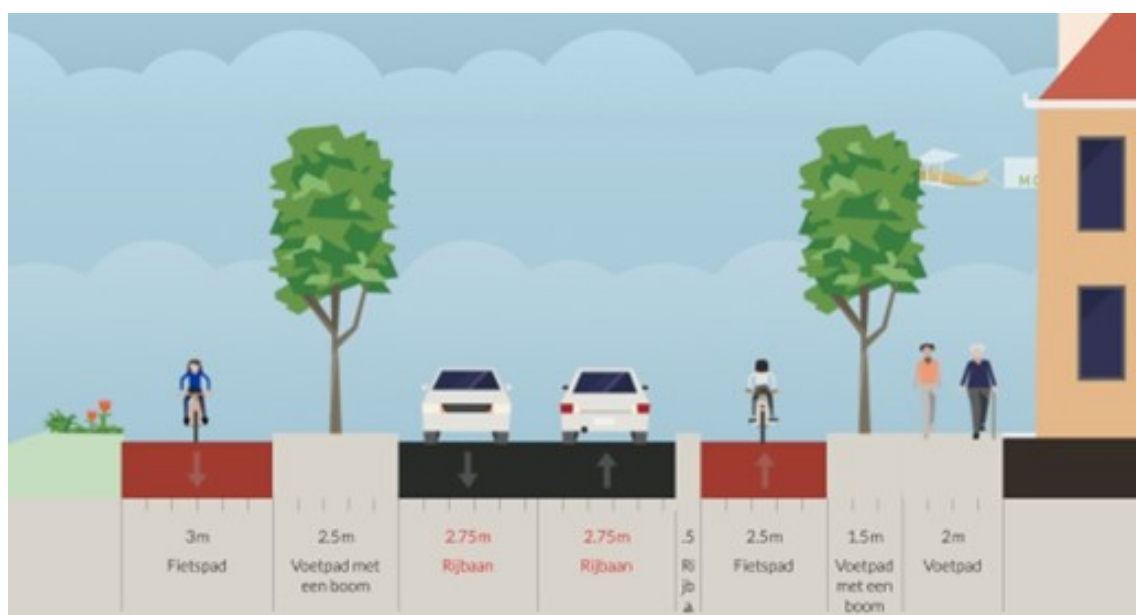
Metropolitane fietsroutes kennen eigen kwaliteitscriteria en zijn niet opgenomen in onderstaande lijst. Bij eventuele nieuw- of verbouw op of langs een Metropolitane fietsroute, dient met deze eigen kwaliteitscriteria rekening te worden gehouden.

#### 3.1 Kwaliteitscriteria wegvakken

Criteria	Fietsnetwerk
<b>Type fietsvoorziening</b> <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vrij liggend fietspad</li> <li>• Fietsstraat (max. snelheid autoverkeer 30 km/h)</li> <li>• Aanliggend fietspad (max. snelheid autoverkeer 30 km/h)</li> <li>• Fietsstroken (max. snelheid autoverkeer 30 km/h)</li> </ul>
<b>Breedte vrij liggend fietspad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eenrichtingsfietspad: ≥ 2,50 m</li> <li>• Tweerichtingsfietspad: ≥ 3,60 m</li> </ul>
<b>Breedte fietsstraat</b> <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij éénrichtingsverkeer auto: ≥ 4,20 m (incl. rabbatstroken)</li> <li>• Bij tweerichtingsverkeer auto: ≥ 4,80 m (incl. rabbatstroken)</li> </ul>
<b>Breedte fietsstrook</b> <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• &gt; 1,70 meter</li> </ul>

1) *Breedtes afhankelijk van hoeveelheid autoverkeer, fietsverkeer en wel/geen bromfietsers: we hanteren waar mogelijk de meest actuele aanbevelingen voor de breedte van fietspaden van het Fietsberaad CROW (o.a. vanuit Ontwerpwijzer fietsverkeer)*

<b>Markering</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eenrichtingsfietspad: kantmarkering (indien geen verlichting en/of slechte berm)</li> <li>• Tweerichtingenfietspad: asmarkering en (indien geen verlichting en/of slechte berm) kantmarkering</li> </ul>
<b>Verhardingsrand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen</li> <li>• Schuine, vergevingsgezinde band</li> <li>• Band, indien voorgaande verkeerskundig niet gewenst is</li> </ul>
<b>Berm</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vlak</li> </ul>
<b>Obstakels op fietspad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen obstakels</li> <li>• Goed ingepaste obstakels conform Ontwerpwijzer Fietsverkeer</li> </ul>
<b>Obstakels in berm</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen obstakels binnen 0,50 meter van de verhardingsrand</li> </ul>
<b>Verlichting</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanwezig</li> </ul>
<b>Uitritten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afwezig</li> </ul>
<b>Gladheidsbestrijding</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligt op strooiroute</li> </ul>
<b>Type verharding</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asphalt</li> <li>• Indien niet mogelijk door bijvoorbeeld kabels en leidingen, betonstraatstenen/klinkers</li> </ul>
<b>Kleur verharding</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen voorkeur (indien fietsers in de voorrang: minimaal de oversteek in rood uitvoeren)</li> </ul>
<b>Parkeerplaatsen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Bij voorkeur) geen parkeerplaatsen direct langs de fietsroute</li> </ul>
<b>Hellingen en trappen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen</li> </ul>
<b>Bromfietsen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen bromfietsen op fietspad</li> </ul>

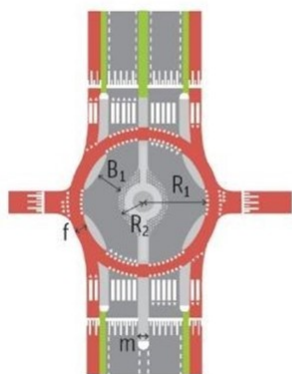


Figuur 5 Voorbeeld dwarsdoorsnede gewenst wegprofiel

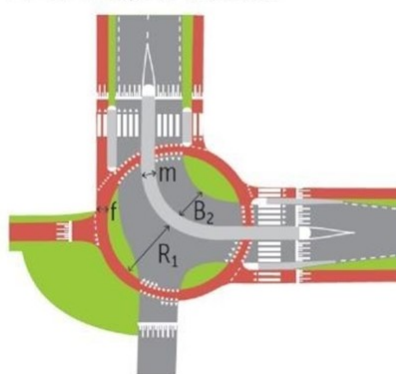
### 3.2 Kwaliteitscriteria kruispunten (waaronder rotondes)

	Fietsnetwerk
<b>Kruispuntvorm</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongelijkvloers (bijvoorbeeld fietstunnel)</li> <li>• Voorrangskruispunt met fietsroute in de voorrang mits verkeersveilig</li> <li>• Ronde met fietsers in de voorrang (zie als voorbeeld figuur 6)</li> <li>• Verkeerslichten</li> </ul>
<b>Wachttijd bij verkeerslichten</b>	• Gemiddelde wachttijd eerstwachter < 30 seconden
<b>Wachttijdvoorspeller bij verkeerslichten</b>	• Aanwezig
<b>Opstelruimte voor de stopstreep</b>	• > 2,0 meter

A: Rotondevariant



B: Gebogen variant



Figuur 6 Voorbeeld varianten optimale fietsrotonde. Bron: CROW

## 4. Maatregelen

Op basis van de 3 speerpunten: het verbeteren van de verbindingen met de regio, het realiseren van een helder fietsnetwerk en aandacht voor de veiligheid op het fietspad, is een aantal maatregelen nodig om te komen tot het gewenste veilige, comfortabele en aaneengesloten fietsnetwerk. Waar mogelijk worden deze binnen bestaande budgetten en capaciteit uitgevoerd.

### 4.1 Maatregelen verbeteren verbindingen met de regio

Opgave	Doel	Maatregel
Fietsverbindingen met de regio	Fietsnetwerk versterken, verbeteren en verknopen met het regionale netwerk	In beeld brengen kwaliteit van de fietsinfrastructuur aan de hand van de criteria Bestaande MRDH-meetnet van fietstelpunten verdichten voor beter inzicht in fietsstromen en fietsdoelgroepen
Metropolitane fietsroute Naaldwijk-Rotterdam	Woon-werkverkeer in de regio faciliteren met een directe, comfortabele en aaneengesloten verbinding	Realisatie Metropolitane fietsroute
Samenwerking buurgemeenten, regio en provincie	Kwaliteit en continuïteit regionaal netwerk bewaken	Deelnemen aan (fiets)programma's vanuit de Metropoolregio

### 4.2 Maatregelen realiseren van een helder fietsnetwerk

Opgave	Doel	Maatregel
Realisatie groene band	Lokaal fietsverkeer faciliteren via een groene en autoluwe centrale as, be-	Onderzoek doen naar de locatie van de groene band, het type route en netwerk en hoe deze gerealiseerd kan worden, met hierbij speciale aandacht voor goede bewegwijzering,

	doeld voor het lokale verkeer van de wijken naar Koningshoek en de binnenstad.	verlichting en kwaliteit van de oversteekmogelijkheden Verbinding Schenkeldijk met Doctor Albert Schweitzerdreef verbeteren en versterken Doortrekken fietspad naar het Vrijheidspark
Stallen van fietsen	Veilig stallen van fietsen in het stadhart van Maassluis	Onderzoek doen naar de juiste locatie, hoe en de kosten van een bewaakte fietsenstalling in het centrum van Maassluis (omgeving Korte Boonestraat) en daartoe met een voorstel komen.

#### 4.3 Maatregelen aandacht voor de veiligheid op het fietspad

Opgave	Doel	Maatregel
Aanpak fietsonveiligheid	Onveilige locaties in beeld brengen	In beeld brengen van onveilige locaties aan de hand van risico gestuurde SPV-methodiek
Fietspaden obstakelvrij maken	Vergevingsgezinde en duurzaam veilige fietspaden	Fietsobstakels in beeld brengen
Fietspaden verbreden en op drukke kruispunten voorzien van linksafvakken	Vergevingsgezinde en duurzaam veilige fietspaden	Moet blijken uit de maatregel: <i>"In beeld brengen kwaliteit van de fietsinfrastructuur aan de hand van de criteria."</i>
Richtlijnen voor stop- en oprijricht voor fietsers toepassen		
Verkeersregelinstallaties conflictvrij regelen, met name bij rechts afslaand verkeer	Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en (doorgaan) fietsverkeer voorkomen	
Weren van brom- en snorfietsen en speedpedelecs op het fietspad	Snelheidsverschillen op het fietspad minimaliseren	Onderzoek doen naar waar brom- en snorfietsen en speedpedelecs op de rijbaan kunnen
Samenwerking Fietsersbond	In beeld houden van (gevoelsmatig) verkeersonveilige situaties	Opstarten structureel overleg Fietsersbond