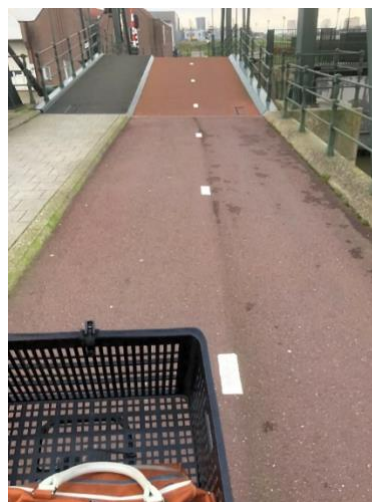


Een visie op fietsen in Maassluis

De fietser in Maassluis krijgt windje mee!



De testfiets



Januari 2024

Inhoud

1. Waarom schrijft de ChristenUnie, een fietsnota?.....	3
2. Voordelen van het fietsen	4
3. Er wordt weinig gefietst in Maassluis!	6
Aanbeveling 1: De Metropolitane fietsroute, maak een mooie fietssnelweg van het fietspad langs het spoor	8
Aanbeveling 2: Zorg voor kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen	15
Aanbeveling 3: Verbeter de verkeersveiligheid voor de fiets	20
3a Snelheid in het verkeer	20
3b. Rotondes	20
3c. Tunneltjes	20
3d. Fietspaaltjes	20
3e. Stoepen	21
Aanbeveling 4: Verminder de drukte en snelheidsverschillen op het fietspad langs de Waterweg.	21
Aanbeveling 5: Maak het fietsen voor ouderen aantrekkelijker	21
Aanbeveling 6: Fietsbeleid altijd en overal	22
Aanbeveling 7: Verbeter de fietspaden verder in de hele stad	22
Aanbeveling 8: Woon- schoolroutes	23
Aanbeveling 9: Verlichting	23
Aanbeveling 10: 'Op de fiets naar het werk' als competitie.....	24
Aanbeveling 11: Veilige oversteken	24
Aanbeveling 12: Stimuleer het dragen van een helm.....	24
Aanbeveling 13: Fietslessen voor iedereen ook bij inburgeringscursussen	24
Aanbeveling 14: Geef het fietspad terug aan de fietsers	25
Aanbeveling 17: Vrij liggende fietspaden zoveel mogelijk!	25
Aanbeveling 18: Logische fietsroutes maken	25
Aanbeveling 19: Bakfiets te huur voor de grotere klussen.....	26
Aanbeveling 20: Informatiepagina.....	26
Aanbeveling 21: Waar is er nu vraag naar?	26
Aanbeveling 22: Welkom in Maassluis!!!.....	26
Afsluiting: Maassluis in 2030	27
Literatuurlijst.....	28

1. Waarom schrijft de ChristenUnie een fietsnota?

We hebben al vaak gevraagd om een fietsnota en telkens werd deze toegezegd, maar kwam deze er niet. Vandaar dat wij de handschoenen hebben opgepakt en aan de slag zijn gegaan. Ons verkiezingsprogramma staat bol van de fietsambities, nu willen we ze concreet maken. Deze nota is beslist geen compleet verhaal, geen alomvattende visie, maar wel met praktische tips en nieuwe mogelijkheden.

We willen met deze nota beslist niet bevoogdend zijn en mensen dwingen om te gaan fietsen. Wat we wel willen is ons plezier in het fietsen delen. En verder hopen we dat onze voorstellen worden gerealiseerd, zodat er meer mensen de fiets pakken.

Klarie:

Ik gebruik vaak de auto als ik een boodschapje moet doen of als het slecht weer is....

Een aantrekkelijk fietsbeleid is voor mij cruciaal om vaker de fiets te pakken in plaats van de auto.

Wanneer de gemeente en onze lokale fietsspecialisten hierin actief samenwerken denk ik dat we van Maassluis een mooie fietsstad kunnen maken.

Peter:

Ik stap dagelijks op mijn fiets naar Rotterdam om naar Woudestein of Museumpark te fietsen. Goede fietsvoorzieningen op mijn werk maken dat mogelijk.

In de stad fiets ik altijd, boodschappen doen of een afspraak, weer of geen weer, ik neem de fiets.

Voor mij is fietsen een lekker momentje om tot rust te komen

Astrid:

Ik ben een functionele goed weer fietser. Dat geef ik grif toe. Daarbij loop ik liever dan dat ik fiets. Zit ik er eenmaal op dan valt het allemaal weer mee. Wat me wel opvalt is dat het steeds drukker wordt op de fietspaden; links en rechts word je ingehaald door snelle allerlei soorten elektrische fietsers; met of zonder dikke banden, stepjes en wat al niet meer. Fietsen is fijn, vooral in mijn geval met lekker weer. Dat "fietsen is fijn" moet vooral zo blijven. Net als: fietsen is veilig. Want dat is niet meer vanzelfsprekend.

Sharon:

Ik pak graag de fiets in Maassluis. Vaak berekenend, het is dan toch net even sneller of praktischer dan wanneer ik de auto zou moeten nemen. En hoe aantrekkelijker het fietsen wordt gemaakt, des te sneller ik de fiets pak. Zo ben ik bijvoorbeeld blij met de beveiligde fietsstallingen en dat je de fiets in de metro kan meenemen. Lekker praktisch. Van grote stukken (race)fietsen buiten Maassluis kan ik ook genieten. Met de fiets kom je echt overal.

Veel leesplezier.

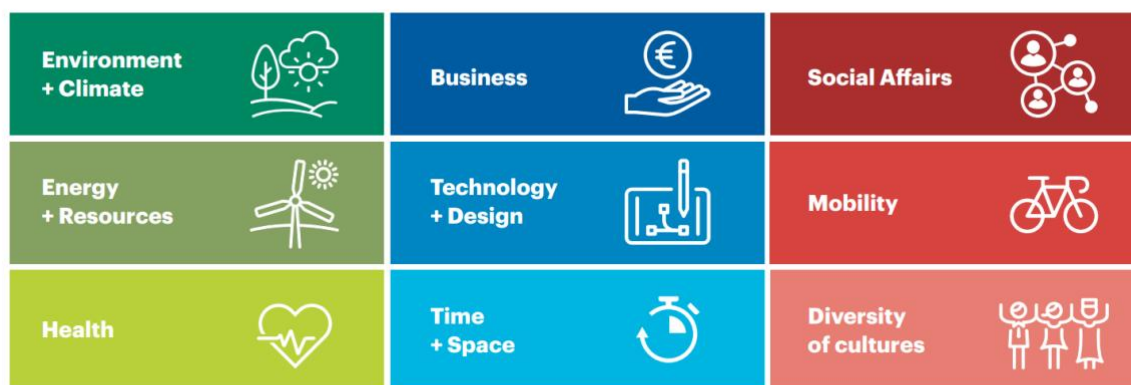
ChristenUnie Maassluis

Klarie Oosterman Astrid van der Houwen Sharon Poldervaart Peter Anker

2. Voordelen van het fietsen

Waarom zouden we (meer) gaan fietsen en zijn al die maatregelen niet veel te duur?

De European Cyclist Federation heeft de voordelen van meer fietsen op een rij gezet en de opbrengsten voorzichtig berekend. De opbrengst per jaar van al het fietsen in de wereld is € 150 miljard per jaar. (Federation, 2022)



Source: Neun, M. 2015. Preface, in: Gerike, R. and Parkin, J. 2015 (Eds.), Cycling Futures – From Research into Practice. Ashgate, Surrey (UK) and Burlington (US), p. xxiii-xxxiii.

De voordelen zijn uitgebreid beschreven volgens bovenstaande indeling.

Klimaatdoelstellingen worden sneller gehaald

Wat enorm veel geld scheelt. De kosten van klimaatverandering zijn zeer groot. Natuurlijk betekent fietsen direct een energietransitie, minder fossiele brandstoffen, logisch.

Gezondheid

Een grote slag wordt gemaakt met gezondheidsvoordelen, bewegen helpt tenslotte enorm voor de gezondheid en geeft een grote besparing voor de gezondheidszorg en veel minder ziekteverzuim. Volgens het zeer veel geciteerde onderzoek van Gössling en anderen zijn de maatschappelijke kosten van iedere autokilometer € 0.11 en de opbrengsten van iedere fietskilometer € 0,37. (Gössling & Choi, 2019). Er werd in Nederland vorig jaar 114 miljard kilometer met de auto en 15 miljard km met de fiets gereden. Dus een mooi rekensommetje van de kosten en opbrengsten.

Bedrijven en nieuwe technologie

Bedrijven komen op rond de fietsindustrie en fietstourisme, wat een flinke economische impuls kan geven.

Technologie en ontwerp: nieuwe elektrische fietsen en nieuwe ontwerpen zorgen voor een flinke innovatie.

Tijd en ruimte

De tijd die fietsers besteden aan woonwerk-verkeer wordt als veel nuttiger beleefd dan met andere vormen van transport. En het fietsen neemt natuurlijk heel veel minder ruimte in dan auto's.

Sociaal

Fietsen zorgt voor meer ontmoeting, geeft mogelijkheden tot meer contact met anderen dan autorijden. De opkomst van de mooie bakfiets zorgt voor een gezond vervoer van kinderen naar school. De fiets geeft ook meer gelijkheid, fietsen zijn een goedkope manier van transport. Ook is er meer veiligheid als er veel wordt gefietst, fietsen geeft meer ogen op straat, meer sociale controle.

Mobiliteit

Fietsen vraagt minder onderhoud van de infrastructuur en laat files afnemen

Diversiteit van culturen

Op de fiets meer kans op ontmoetingen en veel meer veerkracht (resilience) voor groepen, fietsen is goedkoper en laat geld over om een buffer op te bouwen.

Een gezonde investering

Wat het heel interessant maakt is dat een investering in fietsvoorzieningen een opbrengst geeft van gemiddeld 5x het investeringsbedrag op korte termijn. Dus € 1 investeren geeft een opbrengst van € 5 binnen enkele jaren, dat lijkt ons een beste investering. Laten we in de stad dus niet te zuinig kijken als we wat geld stoppen in bijvoorbeeld veilig fietsen, het betaalt zich toch ruimschoots terug.

Een klein verlanglijstje:

- Maak fietsen veiliger
- Maak de fietspaden comfortabeler en breder
- Werk aan een echte fietseconomie
- Zorg voor goede routes, ook naar scholen
- Maak werk van de metropolitane fietsroute
- Zorg dat er bij ieder nieuw voorstel bouwplannen een fietsparagraaf komt
- Maak van fietsen een feestje

3. Er wordt weinig gefietst in Maassluis!

Het Kennisinstituut voor mobiliteit laat zien dat wij in Maassluis relatief weinig fietsen. Het aandeel fiets in de verplaatsingen binnen de gemeente is in vergelijking met andere gemeenten laag. Maassluis is een echte autostad, veel werkvervoer naar elders, een langgerekte stad en gratis parkeren. Ondanks de goede kanten aan dit beleid zorgt dit ook voor een belasting van ons wegennet.

Kunnen we onze inwoners een vrije keuze geven om te kiezen tussen auto en fiets en daarbij de gezonde keuze voor de fiets versterken? Ja, wij denken dat we met een goede aanpak mensen kunnen verleiden om de fiets te nemen.

Maatregelen op het gebied van mens, voertuig en weg zijn traditioneel onder te verdelen in techniek (weg en voertuig), handhaving en onderwijs. In het Engels de 3 'E's: (Doumen & Schoon, 2010)

Engineering: ontwerp weg, omgeving en voertuig

Education en culture: verkeersonderwijs en cultuur

Enforcement: opstellen en handhaven van regels

(Doumen & Schoon, 2010)

Engineering:

Bij het ontwerpen van wijken en de aanleg van infra heeft de fiets in Maassluis een veel minder belangrijke rol gespeeld. Zo zijn de rotondes aangelegd om de auto's goed te kunnen laten doorrijden. Dat geldt voor alle rotondes in onze stad maar in het bijzonder de rotonde Mozartlaan/Westlandseweg. Een rotonde waar geen rekening is gehouden met fietsers en fietsveiligheid. Het ontbreekt in onze stad aan comfortabele en aantrekkelijke fietspaden en fietsroutes waar snel doorgereden kan worden. We wonen in een langgerekt gebied en dat verleidt mensen niet om de fiets te pakken.

Met de auto ben je vrijwel overal sneller dan met de fiets, vergelijk dat met steden zoals Houten, Vleuten, Leidsche Rijn en Groningen waar er bij de aanleg van nieuwe wijken rekening wordt gehouden met de belangen van fietsers. Dat zijn ook steden waar er

niet bezuinigd is op fietstunnels, dat scheelt in comfort, snelheid en veiligheid.

Tenslotte zijn de fietspaden van heel matige kwaliteit, smal en vol hobbels en met veel kruisingen die gevaarlijk aanvoelen voor fietsers.

Verkeersonderwijs

Waar in andere steden veel aandacht wordt besteed aan fietsen op scholen en bij de inburgering is dat in onze stad maar mager geregeld.

Nederland heeft een fietscultuur. Deze cultuur lijkt te ontbreken binnen de allochtone gemeenschap, waardoor het fietsgebruik aanzienlijk lager ligt, aldus het Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid (Olde Kalter, 2008). In deze studie wordt een plausibele verklaring gegeven voor het geringe fietsgebruik.

Beleid en handhaving

Enthousiast fietsbeleid ontbreekt bij de gemeente. Er is heel weinig aandacht voor de fiets en fietsveiligheid. Bij bouwplannen, projectontwikkeling is er geen of vrijwel geen aandacht voor de fiets.

Handhaven van de verkeersregels kent evenmin prioriteit. Goede handhaving zorgt voor meer fietsveiligheid, dus minder ongelukken. In onze stad is er nog een flinke slag te maken.

Aanbeveling 1: De Metropolitane fietsroute. Maak een mooie fietssnelweg van het fietspad langs het spoor

Er wordt nagedacht over een snelfietsroute, een route die de mogelijkheid geeft om goed door te fietsen als je dat wilt.

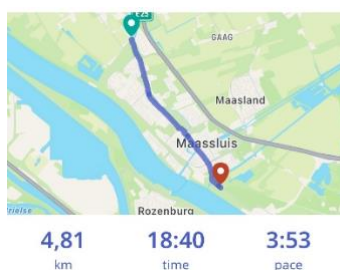
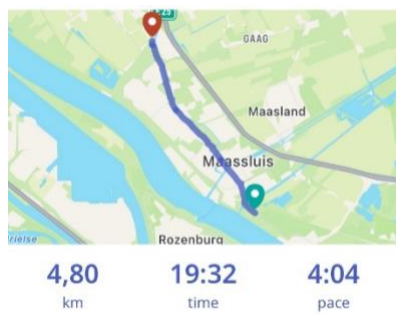
Door het onderzoeksbureau Sweco is het rapport Verkenning & Schetsontwerp Metropolitane Fietsroute Naaldwijk-Rotterdam opgesteld. (Rotterdam, 2019).

In het rapport is er één route als beste optie gepresenteerd, namelijk langs de Westlandseweg. De onderzoekers hebben wel een betrouwbaar maar geen valide rapport geschreven. Voor het bepalen van de fietsroute is het goed om naar de kaarten/plattegronden te kijken maar beter is het om op de fiets te stappen en te kijken wat de meest logische route is. Naar onze mening is dit onvoldoende gebeurd.

De fietsroute wordt enthousiast besproken door de (oud) wethouders van de betrokken gemeenten op de website van de MRDH (MRDH, sd). Dit geeft aan dat er veel draagvlak is om te investeren in deze route.

Optie 1: Vanaf Vlaardingsedijk, Prinses Julianalaan, Zuiddijk, Hoogstraat, Noorddijk, Westlandseweg, Maasdijk

De route is door ons fractielid Peter een groot aantal keren gefietst om een redelijk beeld te krijgen. Op verschillende tijdstippen en met verschillende windsnelheden.



Exact dezelfde route gefietst maar wel een lengte verschil van 100 meter, het zal wel een afrondingsfout zijn.

Opvallend is het verschil in kwaliteit van het fietspad. Terwijl het fietspad in Vlaardingen van uitstekende kwaliteit is begint bij Maassluis direct met hobbels en scheuren. Het contrast is groot.



De Julianalaan is vrij smal voor fietsers en voelt onveilig als er vrachtwagens de fietsers inhalen. Het college wil in haar plannen de bomen kappen en deze weg flink verbreden.



Na de Julianalaan komt de eerste van 4 stoplichten:



De Zuiddijk heeft een redelijk wegdek, de Hoogstraat is onplezierig voor de fietsers en vraagt om ongelukken door de paaltjes.



Oversteken naar de Westlandseweg is onhandig, moet dat bij de rotonde of toch maar bij het einde van de Noorddijk. De meeste fietsers zullen logischerwijs kiezen voor de onhandige oversteek einde Noorddijk, richting Westlandseweg.

Hier volgen weer stoplichten, die relatief lang op rood staan.



Er worden de nodige rotondes gepasseerd, die zeker bij drukte onveilig voelen. Naar mate het drukker wordt neemt het aantal ongelukken op rotondes toe, 1% extra verkeer geeft 5% extra ongelukken.



Het fietspad ter hoogte van de Burg. Zaneveldstraat mag het predikaat slechtste fietspad van de stad dragen.



En bij Maasdijk eindigt het Maassluise deel met een gevaarlijk paaltje.

Deze route kenmerkt zich door veel oponthoud, er moet regelmatig gestopt worden.

De route is ook niet veilig door:

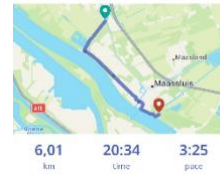
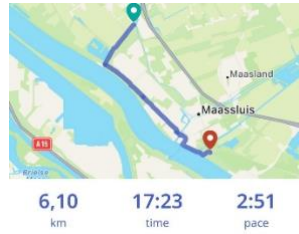
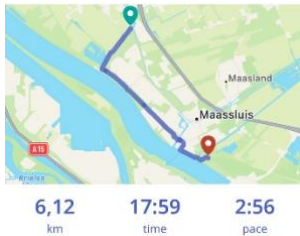
1. doordat er veel rotondes moeten worden genomen. Hoe meer verkeer op een rotonde hoe groter de kans op een ongeluk. Als we willen dat rappe trappers dwars door de stad gaan dan creëren we een onveilige situatie en zoals de situatie nu is neemt met iedere procent verkeerstoename de kans op een ongeluk met 5 procent toe
2. paaltjes in de Hoogstraat
3. simpel door meer rappe trappers die op doortocht zijn dwars door de stad te laten gaan, krijgen we meer ongelukken

De route is niet comfortabel. Veel hobbels, slecht wegdek.

De route geeft veel oponthoud, er moet veel gestopt worden.

Optie 2: Schenkeldijk, langs het spoor, Coppelbrug, richting de pont, Vlaardingsedijk

Ook deze route is meerdere keren gefietst door fractielid Peter. Op dezelfde boodschappenfiets, om zo een zo eerlijk mogelijk beeld te geven.



Bij vrijwel alle keren bleef Peter onder de 18 minuten, maar eerlijkheidshalve wordt ook de keer getoond dat er heel harde tegenwind stond.

Begint uiteraard bij de paaltjes van Maasdijk, maar gaat dan over de Schenkeldijk.



De dijk is niet al te breed, gelukkig is er weinig verkeer. Op de dijk zijn er voldoende plaatsen om elkaar goed te passeren. De kwaliteit van het wegdek is goed.



De weg wordt vervolgd langs het spoor, hier kan ongehinderd doorgefietst worden. De kwaliteit van het wegdek is matig en het fietspad is nu smal. Te smal voor groepen fietsers en niet erg aantrekkelijk. Een uitgelezen kans zal zich voor doen om dit fietspad te gebruiken als mooie doorgangsroute, rappe trappers kunnen dan worden verleid om dit fietspad te nemen in plaats van het veel te drukke pad langs de Waterweg.

Er is een gevaarlijk punt ter hoogte van station Maassluis West, vanaf het Balkon rijden fietser(tjes) de dijk af richting het station en dat geeft een onoverzichtelijke situatie.





Gaat verder over de Coppelbrug, een plaatje van een brug met een mooi uitzicht.

Sommige fietsers zullen hier zeker worden verleid om links- of rechtsaf te slaan en koffie te drinken in de Binnenstad of bijvoorbeeld bij Hotel Maassluis.



En dan over de Deltaweg naar de steiger bij de pont, richting Vlaardingen.

Deze route is overwegend veilig, er kan overal doorgefietst worden en de kwaliteit van het wegdek is relatief goed. De aangewezen route voor rappe trappers. Zij zullen zonder twijfel vele minuten sneller fietsen dan dat wij hebben gedaan. Maar ook voor fietsers met een 'gewone' fiets is deze route aan te bevelen, rustiger, veiliger, relaxter.

Optie 1: door de stad

Sterke punten	Zwakke punten
Kan bijdragen aan de omzet van de horeca	Veel oponthoud, je moet vaak stoppen
	Onveilig, kans op ongelukken
	Niet comfortabel
	Niet snel

Optie 2: langs het spoor en Schenkeldijk

Sterke punten	Zwakke punten
Snel	Fietspad langs het spoor is smal en matig
Veilig	Ter hoogte van Maassluis West een onveilige situatie
Weinig afslagen	Kleinere kans dat het bijdraagt aan de omzet van de horeca
Je kunt rustig doorfietsen	Windgevoeliger
Gebruik van de nieuwe Coppelbrug	

Conclusie:

Optie 2 is volgens ons onderzoek in vrijwel alle opzichten beter dan optie 1.

De route is sneller, veel veiliger en comfortabeler. Deze optie zal ook zorgen dat er minder doorgaand fietsverkeer en vooral rappe trappers, dwars door de stad zullen gaan wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Aanbeveling 2: Zorg voor kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen

Een fiets is een kostbaar bezit. Daarom is het belangrijk dat de fiets veilig en droog staat. Er is veel fietsendiefstal en een fiets die altijd buiten staat gaat snel achteruit.

Volgens het bouwbesluit van 2012 moet bij iedere nieuwe woning gelegenheid zijn om 2 fietsen te parkeren. Wij pleiten er voor om in onze stad op plaatsen waar het nu slecht gesteld is met de fietsparkeermogelijkheden in overleg met betrokken partners snel tot actie over te gaan.

Bij de grote flats zoals bij de Burg. Zaneveldstraat en Sparrendal is het treurig gesteld met de fietsenstalling.



Het gebrek aan goede stallingsmogelijkheden en toezicht zorgt ook verloedering. Dit komt het woongenot niet ten goede. Heel voor de hand liggend om hier, als is het maar tijdelijk, een bewaakte stalling te starten met toezicht. De buitenruimte zal hierdoor echt opknappen, gevoel van veiligheid stijgt en het zou zo maar kunnen dat mensen vaker gaan fietsen.



Tussen gisteravond 19.00 en vanmorgen 7.00 uur is de fiets van mijn dochter weggenomen voor ons flat. Hij is niet moeders mooiste meer maar ze heeft hem wel nodig om naar haar werk te gaan. Het is een witte meisjes fiets, 26 inch van het merk Cortina. Er zitten diverse roestplekken op de fiets en heeft geen kettingkast. Wie o wie heeft hem meegenomen of ergens gezien. We horen het graag

Rond Koningshoek



Fietsenstalling Biesieklette is een prachtig voorbeeld van een mooie fietsenstalling, die wordt beheerd door behulpzame toezichthouders.

Er wordt mooi gebruik van gemaakt en dat is heel positief. Toch is er meer nodig om deze voorziening tot een hoogwaardige fietsenparkeerplaats te maken. Nog geen 25 meter verderop voor Hoogvliet is het beeld heel anders. Fietsen staan niet stevig en er liggen/hangen altijd weesfietsen.



Bij de ingang van AH is de fietsenparkeerplaats op zaterdag overvol.

Bij de ingang van Aldi zijn er voldoende nietjes, voldoende stallingen.

De Binnenstad

In de Binnenstad wordt er al jaren gevraagd om hoogwaardige fietsenstallingen. Maar helaas het komt er niet van. Investeren in bereikbaarheid richt zich vooral op de parkeerplaatsen voor auto's.

Er kan wel geparkeerd worden maar het doet rommelig aan en er zijn relatief weinig goede parkeerplaatsen. Het Marelplein en parkeerplaats Boogertstraat zijn goede opties voor een gratis bewaakte fietsenstalling.

Palet

Bij de winkels zijn veel fietsparkeerplaatsen, met zg. nietjes. Dat zijn goede voorzieningen en het zijn er ook voldoende. Zelden is het helemaal vol.



Winkelcentrum Steendijkpolder

Bij dit winkelcentrum is er niet nagedacht over fietsvoorzieningen, enkele plaatsen, maar veel te weinig, doet rommelig aan en fietsers worden nauwelijks aangemoedigd om hun fiets aan de rand van het winkelcentrum te zetten en dus wordt er ook door doorgangen veel gefietst, dit tot ergernis van de voetgangers.

Bij de Lady Ann

De fietsenstalling bij de Lady Ann, het schip met nieuwkomers, is erg rommelig. Het is met recht een slechte voorziening die als boodschap uitstraalt dat je zo snel mogelijk een auto moet hebben en fietsen als niet belangrijk wordt beschouwd. Doe hier iets aan met bv fietstrommels of beter nog zet hier een kleine stalling neer met een onderhoudsplaats, waar de mannen zelf voor het onderhoud zorgen.

Bij de stations

Wij vinden het van groot belang dat er bij stations genoeg plaats is om je fiets veilig en comfortabel te stallen. Wij dringen aan op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Om de beschikbare capaciteit optimaal te kunnen benutten is het van belang dat fietsen die niet meer worden opgehaald en wrakken regelmatig worden verwijderd. De termijn kan terug gebracht worden tot 1 week op voorwaarde dat de fietsers hierover worden geïnformeerd. Daarbij moet wel een onderscheid worden gemaakt tussen weesfietsen, wrakken en hinderlijk gestalde fietsen die buiten de rekken staan.

Wij pleiten voor bewaakte fietsenstallingen bij alle stations met een HBF (Handhaving Benutting Fietsenstalling)-systeem. (zie voor uitleg verdere uitleg pag. 19)

Bij station Steendijkpolder is het aantal fietsparkeerplaatsen teruggebracht. We zien de nodige



weesfietsen en wrakken staan. Een bewaakte fietsenstalling is de oplossing voor dit probleem.

En vooral het uitbreiden van kwalitatief hoogwaardige stalling.

Bij station Maassluis West zijn er voldoende fietsparkeerplaatsen. Een redelijk deel wordt niet gebruikt, en het deel vlakbij de perrons is overvol. Hier zijn relatief veel fout geparkeerde fietsen die ook hinderlijk in de weg staan.



Bij Station Maassluis Centrum is het een rommeltje met al die fietsen die verkeerd staan. Te weinig plekken. Zeer onaantrekkelijk om een fiets hier te parkeren. Met recht een laagwaardige fietsenparkeerplaats.



De bewaakte fietsenstalling is hier aanwezig. Voor €2 per dag kan er veilig geparkeerd worden. Hier wordt relatief weinig gebruik van gemaakt. Er zijn 9 OV fietsen beschikbaar die bijna alle dagen alle in gebruik zijn.

De fietsenstalling is toe aan een upgrade om meer mensen te verleiden hun fietsen hier te stallen.

Gegeven is dat hoe rommeliger de fietsenstallingen zijn hoe minder er gebruik van wordt gemaakt en dus wordt er minder gefietst.

Het belang van goede fietsparkeerplaatsen.

Rijkswaterstaat en ook andere partijen hebben onderzoek gedaan naar fietsparkeren.

Omdat landelijk de fiets het voornaamste transportmiddel is van en naar stations, stelt Rijkswaterstaat dat bij onvoldoende fietsparkeerplaatsen de hele OV-keten minder aantrekkelijk wordt.

De kwaliteit is volgens de onderzoeken cruciaal. Een fietsparkeervoorziening van hoge kwaliteit is veilig, comfortabel en servicegericht. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan oplaadpunten voor e-bikes, opbergruimtes en de mogelijkheid om reparaties te laten uitvoeren.

Fietsers zijn bij overvolle fietsenstallingen lang bezig met het zoeken naar een parkeerplaats. Of zij parkeren op een plek waar dit niet is toegestaan. De verblijfskwaliteit rondom het OV-knooppunt neemt daardoor af. Een goede stationstalling trekt extra fietsers. (Rijkswaterstaat, 2022)

De effectiviteit van fietsenstallingen kan worden verhoogd door het installeren van een HBF (Handhaving Benutting Fietsenstalling)-systeem. Hierbij wordt een fietsenstalling uitgerust met sensoren die de aanwezigheid van fietsen registreren. Vervolgens kunnen reizigers eenvoudig zien of en waar er plekken beschikbaar zijn. Bovendien kunnen weesfietsen eenvoudig worden opgespoord. Hierdoor zijn tot 10% minder fietsparkeerplaatsen nodig en wordt de zoektijd voor het vinden van een vrije fietsparkeerplaats verlaagd (Decisio, 2016). Ook biedt de aanwezigheid van HBF-systemen in verschillende fietsparkeergelegenheden de mogelijkheid om fietsers, door een fietsverwijssysteem (Mobiliteitsplatform, 2015), onderweg al te informeren over de beschikbaarheid van vrije plekken op bepaalde locaties.

Voor ons geldt bij Maassluis Centrum de afweging tussen betaalde en/of niet betaalde fietsenstalling. De huidige groei van hoogwaardige gratis stallingen in andere steden heeft als effect dat de betaalde stallingen niet (meer) optimaal worden benut. De gemeenten maken hierbij de afweging dat een gratis stalling voor minder overlast zorgt van verkeerd geparkeerde fietsen in de openbare ruimte, en dus voor lagere handhavingskosten, dan het opruimen en opslaan van zogenaamde weesfietsen. Het lijkt erop dat het gedrag van fietsers kan worden beïnvloed door de mogelijkheid van gratis parkeren, het past bij het vrije gevoel van de fietser. Als dit zo is dan dient de gemeente in gesprek te gaan met de beheerder van de fietsenstalling in Maassluis Centrum om te komen tot goede samenwerking en uitbreiding van de fietsenstalling en een beperking van vrij te parkeren fietsen.

Kortom: zorg overal in de stad voor hoogwaardige fietsenstallingen en start daar nu mee!

Aanbeveling 3: Verbeter de verkeersveiligheid voor de fiets

Wanneer fietsers bij een ongeluk betrokken zijn, is de kans op een ongeval met letsel groot. Daarom moet er veel meer aandacht komen voor de verkeersveiligheid van fietsers. Wij streven naar 0 verkeersslachtoffers over enkele jaren in Maassluis.

3a. Snelheid in het verkeer

Snelheid van het verkeer: het is heel simpel, invoering van een maximumsnelheid van 30km in de stad maakt het verkeer veel veiliger mits er ook daadwerkelijk maatregelen zijn genomen op de weg om de snelheid fysiek te verminderen.

3b. Rotondes

Rotondes: de keuze voor rotondes is logisch geweest maar met zoveel verkeer neemt de kans op ongevallen enorm toe. Dit vraagt om nieuwe ontwerpen van de rotondes en maatregelen die de fietsers beschermen. B.v. verhoog het fietspad verder, zodat fietsers duidelijker te zien zijn en zorg ook dat fietsers niet te hard naar de rotonde komen, dus de snelheid van iedereen omlaag.

3c. Tunneltjes

Tunneltjes: ongelijke kruisingen zorgen voor heel veel meer veiligheid, enorme daling van het aantal ongevallen. De steden die worden gekozen tot fietssteden van het jaar hebben allemaal veel fietstunnels. Het kan wel, kost ook wat extra maar betaalt zich dubbel en dwars terug. Een tunneltje bij de rotonde aan de Mozartlaan/Westlandseweg is de oplossing om te komen tot meer verkeersveiligheid, betere verkeersdoorstroming en geeft fietsers in ieder geval een veel veiliger gevoel. Verhoog de weg van de auto's, dan hoeven de fietsers wat minder te dalen en te stijgen.

Er was een prachtig ontwerp gemaakt voor de tweede ontsluiting van Wilgenrijk voor de fiets. Een perfecte fietstunnel die het fietsen van en naar het Wilgenrijk aantrekkelijk maakt, geen hoogte verschil overbruggen, rustig doorfietsen. Helaas is de tunnel geschrapt uit de plannen want deze is op de korte termijn te duur maar op lange termijn goedkoper. Is dit niet 'penny wise, pound foolish'? Sociale veiligheid van tunnels kan met een goed ontwerp worden vergroot, goede verlichting en wellicht een cameratoezicht kan verder helpen. In het artikel 'Licht experiment in Rotterdam' met als ondertitel 'minder enge tunnels' (Fietzersbond, 2024) wordt beschreven dat met goede verlichting de tunnel als veel veiliger wordt ervaren. Het onderzoek is uitgevoerd door het Intelligent Lighting Institute, Universiteit van Eindhoven.

3d. Fietspaaltjes

Fietspaaltjes zorgen voor veel ongelukken:

In heel Nederland jaarlijks voor 2500 gewonden waarvan 1500 ernstig. Als een fietser in onze stad tegen een fietspaaltje botst kan de schade worden verhaald op de gemeente omdat ze niet voldoen aan de zg. ribbelrichtlijn. De gemeente moet zorgen voor minimaal inleidende ribbelmarkering, dat ontbreekt in onze stad. (Fietsen123, 2019)

Tja wat is het nut van de paaltjes? Auto's tegenhouden, in dit geval is het medicijn erger dan de kwaal. Liever een enkele foute auto dan als fietser op een paaltje knallen en zeker de paaltjes op de foto hebben al heel wat fietsers onderscheept.



3e. Stoepen

Hoge stoepen zorgen voor veel valpartijen. De scheiding trottoir en fietspad wordt gedaan met trottoirbanden. Als deze hoog zijn dan zorgt dat voor valpartijen omdat de fietser met zijn trapper op de trottoirband kan komen en dan gelanceerd wordt. Gevaarlijk en daar is wat aan te doen! (Jansen, 2017).

Langs de Waterweg ligt een fietspad en een voetpad, gescheiden door een schuine stoep, een excellente trottoirband. Zorg dat er op alle relevante plekken zulke veiligere trottoirbanden worden aangelegd.

Aanbeveling 4: Verminder de drukte en snelheidsverschillen op het fietspad langs de Waterweg.



Het fietspad en het voetpad langs de Waterweg liggen er mooi bij. Maar in voorjaar en zomer is het erg druk. Met veel verschillende verkeersdeelnemers: skaters, scooters, e-steps, speed pedelecs, grote groepen wielrenners en ouders met jonge kinderen op hun eigen fiets.

Dit gaat niet goed samen en zorgt geregeld voor ongelukken. De aantallen verkeersdeelnemers zijn te groot. De snelheidsverschillen geven een groot probleem en zorgen voor veel onveiligheid.

Ons voorstel: scooters en rappe trappers volgen het fietspad langs het spoor. Als dit fietspad wordt verbreed en opnieuw wordt geasfalteerd dan is dit pad bij uitstek geschikt voor deze groep die met ongeveer dezelfde hoge snelheid rijden. Dit werkt b.v. ook goed in de Kwaai Hoek (bij Stellendam) dus moet hier ook lukken.

Aanbeveling 5: Maak het fietsen voor ouderen aantrekkelijker

Er is een ernstige toename van het aantal ouderen dat betrokken is bij fietsongelukken. Bij 72% van de fietsongelukken met dodelijke afloop zijn ouderen betrokken. Dat is niet geheel onlogisch gezien de demografische ontwikkeling, maar ook hiervoor gecorrigeerd is de toename fors. De veiligheid moet beter.

Er zijn een aantal factoren aan te wijzen:

- e-bikes zorgen ervoor dat er meer gefietst wordt, heel goed, maar de snelheden liggen hoger dan verstandig is.
- Het verkeer neemt toe en wordt steeds onoverzichtelijker
- De snelheidsverschillen op de fietspaden neemt nog steeds toe wat het ook gevaarlijker maakt
- Paaltjes zijn vooral voor ouderen een groot probleem
- Sommige vaardigheden worden minder naarmate mensen ouder worden

Oplossing:

Maassluis blijft actief deelnemen aan het nationale programma “Doortrappen (Rijksoverheid, sd).

Maak goede doortraproutes voor ouderen in onze stad, sluit hierbij aan bij het initiatief van de Fietsersbond (Fietsbond, 2021). Het bleek een groot succes in andere steden. B.v. de route over het fiets/voetpad in het Beethovenpark moet vermeden worden.

Maak smalle fietspaden breder en maak b.v. het fietspad noordzijde Wagenstraat eenrichtingverkeer. Het fietspad is te smal.

Promoot fietshelmen, altijd een goed idee, maar zeker voor deze groep.

Promoot de Fietsfit oefeningen voor ouderen (Doortrappen, 2020), leuke oefeningen die er voor zorgen dat ouderen beter reageren in het verkeer en zich dus zekerder voelen.

Een speciale fiets met een lagere opstap die er ook nog eens charmant uitziet is een mooie uitdaging voor de industrie, maar helpt zeker.

Stel de e-bike zo af dat er niet te hard gereden wordt.

We steunen van harte de programma’s die ouderen willen laten fietsen tot 100 jaar. En zeker de programma’s zoals “één tegen eenzaamheid” (eenzaamheid, 2021). Lekker met elkaar fietsen geeft gezelligheid en kan op allerlei soorten fietsen zoals driewielers, bakfietsen etc.

Aanbeveling 6: Fietsbeleid altijd en overal

Fietsbeleid is een kwestie van lange adem en zou altijd integraal deel uit moeten maken van alle beleidsterreinen. Nadenken over Jeugdwezijn? Fietsen, dat is gezond. Een mooie woonwijk aanleggen en zorgen voor goede ontsluiting bij Wilgenrijk? Zorg dat de fiets een concurrentievoordeel heeft ten opzichte van de auto. Zorg ervoor dat fietsbeleid in de vezels van onze bestuurders en ambtelijke staf gaat zitten!

Aanbeveling 7: Verbeter de fietspaden verder in de hele stad

We hebben vastgesteld dat heel wat fietspaden te smal zijn, denk b.v. aan het fietspad Wagenstraat en Lange Boonestraat, ga daar aan de slag, misschien toch maar geen tweerichtingenfietspad. Wees creatief.

Fietspaden zoals bij de Albert Schweitzerdreef / Westlandseweg / Noorddijk / Zuiddijk / Mozartlaan en vele andere zijn van slechte kwaliteit.

Aan de slag met asfalteren!



Aanbeveling 8: Woon- schoolroutes

Natuurlijk heeft ieder kind in onze stad recht op een veilige route van huis naar school. Dat betekent bijvoorbeeld opnieuw kijken of er plekken zijn waar tunnels een lange-termijn-voordeel kunnen geven. Zorg ervoor dat er bij de scholen heel duidelijke vrij liggende fietspaden zijn waar auto's geen toegang hebben. Werk actief samen met de scholen. Laat de scholen samen met de wijk komen tot praktische plannen, zodat kinderen al zo jong mogelijk op de fiets naar school gaan. Ook voor dit punt geldt: samen doen!

Aanbeveling 9: Verlichting

Ten behoeve van de sociale veiligheid zal er goede verlichting moeten worden aangebracht. Verlichting hoeft niet altijd te branden, met sensoren kan er veel stroom worden bespaard en springt de verlichting aan als er iemand langs komt.

Zorg er ook voor dat fietsen goed verlicht zijn. Fietslampen kosten niet veel meer en zijn echt van groot belang. Fietsen met een geel hesje maakt nog eens extra zichtbaar.

Ga weer eens aan de slag met de fietsmakers met acties om alle fietsers goed verlicht op weg te helpen.

En aarzel niet om te handhaven, de boa's en politie kunnen meer toezien op goede verlichting van fietsers.

Aanbeveling 10: 'Op de fiets naar het werk' als competitie

Door middel van bijzondere initiatieven kan het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer gestimuleerd worden. Een goed voorbeeld is de regio Haaglanden. Deze regio voert al jaren campagnes om meer mensen op de fiets te krijgen. Dit jaar wordt voor de 15^e keer de fietsactie 'op de fiets werkt beter' gehouden. Met deze actie wil de regio werknemers stimuleren om vaker op de fiets naar het werk te gaan. Onderdeel van de actie is een competitie of wedstrijd met aantrekkelijke prijzen.

Neem alle aanbevelingen over van ZOEF (zorgeloos en onbelemmerd fietsen) (Fietsberaad, 2010). Dit project is gericht op het traject De Lier - Delft – Pijnacker en is succesvol. Meer mensen zijn gaan fietsen door goede aanpassingen in de infrastructuur en door gedragsbeïnvloeding.

Start ook hier in Maassluis een ZOEF – ZOEF project!

Aanbeveling 11: Veilige oversteken

De oversteken in onze stad voor fietsers zijn beneden de maat. Op de Westlandseweg zijn er nog altijd rare oversteken en ook bij de Albert Schweitzerdreef ben je je leven niet zeker bij het oversteken. Er zijn aanpassingen gedaan, maar nog onvoldoende.



Denk ook aan de oversteken bij de Industrieweg, Mozartlaan, Havenplein en P.C. Hooftlaan, zorg voor veiligheid. En ga niet meteen denken in problemen of direct roepen dat het niet kan, maar wees creatief en zoek naar oplossingen die voor iedereen goed zijn.

Aanbeveling 12: Stimuleer het dragen van een helm

Er komen heel wat gewonde fietsers bij de spoedeisende hulp die er beter aan toe zouden zijn geweest als ze een helm hadden gedragen. Stimuleer, maak reclame voor helmen, gebruik de gemeentepagina, ga met fietsmakers in overleg.

Als drager van een helm kan fractielid Peter uit ervaring zeggen dat veel ongelukken erger hadden kunnen aflopen.

Aanbeveling 13: Fietslessen voor iedereen ook bij inburgeringscursussen

Ga door met het geven van fietslessen aan onze nieuwkomers. Presenteer de fiets als een mooie manier van vervoer. In veel andere landen is fietsen niet gebruikelijk en vaak super gevaarlijk. Stel het beeld bij dat fietsen gevaarlijk is en iets is voor kinderen.

Aanbeveling 14: Geef het fietspad terug aan de fietsers



Het fietspad wordt steeds drukker en de snelheidsverschillen worden ook steeds groter op het fietspad met name door andere gebruikers dan fietsers.

Snorfietzen / scooters zijn nog steeds volop op het fietspad te vinden. En staan altijd vooraan bij het stoplicht om met hun uitlaatgassen de fietsers te vergiftigen. Ze zijn behoorlijk breed geworden en passen vaak nauwelijks op één baan van het fietspad. Deze groep hoort op de rijbaan.



De fatbikes zijn ook in onze stad in opkomst. Ze zijn heel goedkoop, van slechte kwaliteit, vooral de remmen laten het nogal eens afweten, slecht verlicht en ze gaan razendsnel.

Een opvoersetje kost een paar tientjes. Dus aantrekkelijk voor sommige groepen. Het lijkt ons niet verkeerd als er meer gehandhaafd gaat worden want de meeste fatbikes halen snelheden van meer dan 40 km per uur, er wordt gereden zonder rijbewijs, verzekering en helm. Dit kan een maximale boete geven van: € 1.200. Ontmoedig het bezit, handhaaf op de regels.



De elektrische steps zijn in de grote stad niet meer weg te denken maar ook in Maassluis gaan ze soms met topsnelheden over de fietspaden, gevaarlijk vanwege de kleine wielen. En handig natuurlijk, maar wel belangrijk dat ze niet te hard gaan. Ook bij dit vervoersmiddel geldt: handhaaf zodat er niet te hard mee wordt gereden.

Speed pedelecs houden zich meestal goed aan de regels maar kunnen ook met een dikke 40 km per uur over het fietspad razen, dan wordt het tijd om de weg te kiezen. Weer een keer wat info hierover, ook via de fietsmakers, aan speed pedelec rijders geven is noodzakelijk.

Doe inspiratie op bij www.fietspadterug.nl

Aanbeveling 17: Vrij liggende fietspaden zoveel mogelijk!

De Kwartellaan is een voorbeeld hoe het wel kan. Mooie laan, vrij liggend fietspad wat ook nog eens lekker breed is met strak rood asfalt. De Uiverlaan is met 30 km een stuk veiliger geworden maar auto's passeren fietsers waar het eigenlijk niet kan en precies dat geeft onveilige situaties, het idee was goed, de uitwerking valt tegen.

Wees vooral heel creatief, sommige fietsstroken kunnen het beste met speciale reflectiestrepen worden gemarkeerd maar dat is afhankelijk van de zichtlijn.

Aanbeveling 18: Logische fietsroutes maken

Behalve de metropolitane fietsroute die over de Schenkeldijk en langs het spoor moet lopen moeten er ook andere fietsroutes komen. B.v. de fietsroute door het Beethovenpark start bij de Moskee en eindigt op een chaotisch parkeerterrein.

Aanbeveling 19: Bakfiets te huur voor de grotere klussen

Bekijk samen met de fietsmakers de mogelijkheden om bakfietsen te verhuren. Zodat het aantrekkelijk is om de auto weg te doen wanneer er voor grotere boodschappen of klussen ook bakfietsen beschikbaar zijn in onze stad.

Aanbeveling 20: Informatiepagina

In deze fietsnota geven we veel aanbevelingen en tips. Publiceer alle fietstips ook op een speciale Maassluisse fietspagina. Ook slimme kledingtips voor slecht weer kunnen op deze pagina worden gedeeld.

Aanbeveling 21: Waar is er nu vraag naar?

Vraag aan willekeurige fietsers en de fietsersbond of aan groepen fietsers (zoals de PCOB – fietsers) hoe zij denken over het fietsen in Maassluis en welke knelpunten zij tegenkomen. Een goed onderzoek bij fietsende en niet fietsende burgers kan veel bijdragen aan het verbeteren van bestaande routes, verbindingen, stallingen etc.

Aanbeveling 22: Welkom in Maassluis!!!

Stimuleer bezoekers, onder andere via 'Ervaar Maassluis', om per metro en fiets naar onze stad te komen. Promoot het gebruik van de OV-fiets. Zorg dat er oplaadpunten staan om de e-bikes op te laden en verbeter de bewegwijzering.

Afsluiting: Maassluis in 2030

Op mijn gemak fiets ik naar winkelcentrum Koningshoek. Ik zet mijn fiets bij de fietsenstalling en vraag de beheerder of hij mijn fiets even wil nakijken. Na een uurtje boodschappen doen kom ik terug met mijn boodschappen en zet deze in mand en in de fietstassen, net zoals de meeste mensen doen. De beheerder heeft mijn band verwisseld, en de ketting gesmeerd. Ik bedank hem vriendelijk en rij naar de heringerichte parkeerplaats.

Waar in 2024 de auto nog dominant was en er enorme parkeerplaatsen nodig waren is dat nu verleden tijd. De parkeerplaatsen zijn veranderd in een mooi park met een Cruyffcourt dat dagelijks voor veel voetbalplezier zorgt. Ach ja, het bleek dat al die parkeerplaatsen overbodig waren, want de meeste mensen pakken de fiets, dat gaat net zo snel en is vooral veel gezelliger. Als ik over het fietspad langs de Westlandseweg rij zie ik overal fietsers met elkaar spreken, er worden praatjes gemaakt en iedereen is het er over eens dat de stad een stuk gezelliger is geworden nu we massaal uit de auto zijn gekomen en lekker fietsen.

In de Binnenstad is het nog gezelliger geworden. Veel meer ruimte voor groen doordat de parkeerplaatsen niet meer nodig bleken te zijn en ook de Lange Boonestraat heeft nu mooie brede fietspaden. De twee hoogwaardige fietsenstallingen worden volop gebruikt.

De luchtkwaliteit is echt veel beter dan 10 jaar geleden. Met al die fietsen op straat voelen wij, Maassluiers ons simpelweg veilig. Het verkeerslawaaï is enorm afgenomen wat ook weer een boost geeft aan de gezondheid. Dit zorgt ervoor dat de kosten van de gezondheidszorg beduidend lager zijn dan in 2024, toen er zoveel minder werd gefietst.

Tevreden rij ik mijn rondje door de stad, snuif de frisse wind op en geniet.

Literatuurlijst

- Decisio. (2016). *Maatschappelijke waarde*. Opgehaald van Maatschappelijke waarde en investeringsagenda fietsen: www.decisio.n
- Doortrappen. (2020). *Fietsfit*. Opgehaald van Fietsfit: <https://www.allesoversport.nl/thema/bewegstimulering/fietsfit-thuis-trainen-om-veilig-te-blijven-fietsen/>
- Doumen, M., & Schoon, A. L. (2010). *Integraal beleid voor verkeersveiligheid*. Leidschendam.
- eenzaamheid, E. t. (2021). *een tegen eenzaamheid*. Opgehaald van <https://www.eentegeneenzaamheid.nl/initiatieven/fietsen-alle-jaren/>
- Federation, E. c. (2022). *Benefits cycling*. Opgehaald van Benefits cucling: <https://ecf.com/policy-areas/cycling-economy/economic-benefits>
- Fietsberaad. (2010). *ZOEF-routes trekken meer fietsers*. Opgehaald van ZOEF-routes trekken meer fietsers: <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/ZOEF-routes-trekken-meer-fietsers>
- Fietsen123. (2019). *Fietspaaltjes zijn gevaarlijk voor fietsers*. Opgehaald van <https://www.fietsen123.nl/fietsnieuws/fietspaaltjes-gevaarlijk-voor-fietsers>
- Fietserbond. (2021). *Doortrappen*. Opgehaald van Doortrappen: <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/veilige-doortraproutes-voor-oudere-fietsers%E2%80%A8/>
- Gossling, S., & Choi, D. M. (2019, april). The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union. *Ecological Economics*, pp. 65-74.
- Mobiliteitsplatform. (2015). *Utrecht wereldprimeur met P-route voor fietsers*. Opgehaald van Utrecht wereldprimeur met P-route voor fietsers: https://www.mobiliteitsplatform.nl/artikel/utrecht-wereldprimeur-met-p-route-voor-fietsers?utm_source=parkeer24.nl&utm_medium=redirect&utm_campaign=mobplatform%202020
- MRDH. (sd). *Fietsroute Westland Rotterdam* . Opgehaald van <https://mrdh.nl/mfr-westlandrotterdam>
- Olde Kalter, M. (2008). *Blijvend anders*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid .
- Rijksoverheid. (sd). *Doortrappen* . Opgehaald van www.doortrappen.nl
- Rijkswaterstaat. (2022). *Factsheet Fietsenstallingen* . Den Haag: RWS.
- Sweco. (2019). *Verkenning & Schetsontwerp Metropolitane Fietsroute Naaldwijk-Rotterdam*. Rotterdam : Sweco.