

RAPPORT

In opdracht van:
Gemeente Maassluis

Zaaknummer:
104516

Projectnummer:
6833-R-E

Datum:
17 december 2020



Mobiliteitsvisie Maassluis 2020 - 2040

SAMENVATTING	4
1. INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Aanpak	5
1.3 Waardenkaart Mobiliteit	5
1.4 Leeswijzer	6
2. HUIDIGE SITUATIE, TRENDS EN ONTWIKKELINGEN	7
3. BELEIDSKADERS	13
4. OP WEG NAAR 2040	18
4.1 Maassluisse waarden achter de mobiliteit	19
4.2 Maassluis in de regio	21
4.3 Hoofdlijnen mobiliteitsvisie	23
5. VISIE 2040: TOEKOMSTBESTENDIG MOBILITEITSGEBRUIK EN -NETWERK	24
5.1 Robuust netwerk voor alle modaliteiten	24
5.2 Efficiënt en optimaal gebruik van de openbare ruimte	28
5.3 Inspelen op nieuwe mobiliteitsconcepten	29
6. VISIE 2040: MENS EN MILIEU STAAN CENTRAAL	31
6.1 Een verkeersveilige stad	31
6.2 Mobiliteit voor iedereen	33
6.3 Kiezen voor actieve vervoerswijzen	34
7. BIJLAGEN	36
7.1 Bijlage 1: Geconsulteerde regionale partners en organisaties	36
7.2 Bijlage 2: Waardenkaart Mobiliteit	37





Colofon

Mobycon:

Ruxandra Aelenei

Rik van der Graaf

Shelley Bontje

In samenwerking met de gemeente Maassluis:

Peter Tilro

Ruud van Wietingen

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



SAMENVATTING

De mobiliteitsvisie biedt houvast om adequaat en op een toekomstbestendige wijze uitdagingen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid tegemoet te treden. De visie dient als basis voor gericht mobiliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma's, tussen 2020 en 2040 en hangt nauw samen met de (toekomstige) omgevingsvisie en verstedelijkingsopgave van de gemeente.

De mobiliteitsvisie is opgesteld door het inventariseren van de huidige situatie, trends en ontwikkelingen, beleidskaders en te beredeneren vanuit onderliggende waarden achter mobiliteit. Hierbij is de kern dat de leefbaarheid (incl. verkeersveiligheid, milieu en bereikbaarheid) niet in het geding dient te raken door de groei van de stad, verstedelijking en toename van verkeersbewegingen. Om dit te realiseren richt de gemeente zich de komende jaren op een toekomstbestendig mobiliteitsgebruik en -netwerk waarbij de mens en milieu centraal staan. Omdat de impact van mobiliteit gemeente grensoverschrijdend is, is de samenwerking met buurgemeenten en de regio essentieel.

Toekomstbestendig mobiliteitsgebruik en -netwerk

De gemeente zet zich volgens het STOP-principe in voor een goede doorstroming en bereikbaarheid voor alle modaliteiten: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto. De basis is het onderhouden van de bestaande netwerken (voetgangers-, fiets-, openbaarvervoer en autonetwerk) en breiden uit indien nodig. Wanneer onvoorzene knelpunten zich voordoen worden deze opgepakt.

De gemeente zet in op kwalitatieve hoge leefomgevingen waarbij de openbare ruimte efficiënt wordt benut door verkeersstromen en het gebruik wordt geoptimaliseerd.

Ook speelt de gemeente in op nieuwe mobiliteitsconcepten. Het faciliteert de mobiliteitstransitie door te durven experimenteren en het benutten van innovaties.

Mens en milieu staan centraal

Om een verkeersveilige stad te realiseren zet de gemeente in op maak een punt van nul verkeersslachtoffers door het minimaliseren van ongevalsrisico's. Hierbij focust de gemeente zich de komende jaren specifiek op infrastructurele- en gedragsmaatregelen.

Gemeente Maassluis zet in op mobiliteit voor iedereen en maakt een bewuste en passende afweging tussen efficiënte en inclusieve mobiliteit. Hierbij hanteert de gemeente bereikbaarheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid als uitgangspunt.

De gemeente kiest bewust voor emissieloze en actieve vormen van mobiliteit om de kansen op het gebied van milieu en gezondheid optimaal te benutten. Van autocultuur in 2020, naar fietscultuur in 2040.



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Binnen gemeente Maassluis bestaat er de wens om een richting vast te stellen voor het mobiliteitsbeleid van de komende jaren. Om adequaat en op een toekomstbestendige wijze uitdagingen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid tegemoet te treden is er behoefte aan houvast. De nieuwe mobiliteitsvisie zal hiervoor als een handvat functioneren met als doel om ook in de toekomst de stad bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar te houden met een gezond woon- en leefklimaat. De visie dient als de basis voor gericht mobiliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma's, tussen 2020 en 2040 en hangt nauw samen met de (toekomstige) omgevingsvisie en verstedelijkingsopgave van de gemeente.

De mobiliteitsvisie is opgesteld door te beredeneren vanuit onderliggende waarden achter mobiliteit. Deze waarden achter mobiliteit stellen ons in staat om op basis van morele waarden een toekomstbestendige lange termijnvisie op te stellen.

1.2 Aanpak

De mobiliteitsvisie is tot stand gekomen op basis van de methodiek 'the Golden Circle' van Simon Sinek. Deze methodiek gaat uit van een 'waarom, hoe en wat' benadering. 'Waarom werken we aan een nieuwe mobiliteitsvisie?' is dan ook de eerste vraag die beantwoord is (zie aanleiding). Hierdoor is het duidelijk waarom gemeente Maassluis waarde hecht aan de mobiliteitsvisie. Op basis van een brede inventarisatie (bureauonderzoek, interviews en enquête) is er bepaald 'hoe' er invulling wordt gegeven aan de 'waarom'. Hierbij is de Waardenkaart Mobiliteit gebruikt als uitgangspunt. De 'wat en hoe?' valt op dit moment buiten de scope van de mobiliteitsvisie en wordt verder uitgewerkt in toekomstige uitvoeringsprogramma's.



1.3 Waardenkaart Mobiliteit

Er bestaan uiteenlopende opvattingen over mobiliteit en het is van belang om opvattingen over mobiliteit en deze variëteit hierin te herkennen en te begrijpen. Allerlei onderliggende waarden spelen daarbij een rol. Waarden zijn diepgevoelde voorkeuren, idealen, wensbeelden en principes. Zo kan 'bereikbaarheid' op verschillende manieren worden geïnterpreteerd en ervaren, bijvoorbeeld afhankelijk van het type vervoersmiddel. Voor anderen is 'status' verbonden aan mobiliteit, bijvoorbeeld het bezit van een oldtimer of het bewust bezitten van een auto uit bereikbaarheidsoverwegingen.

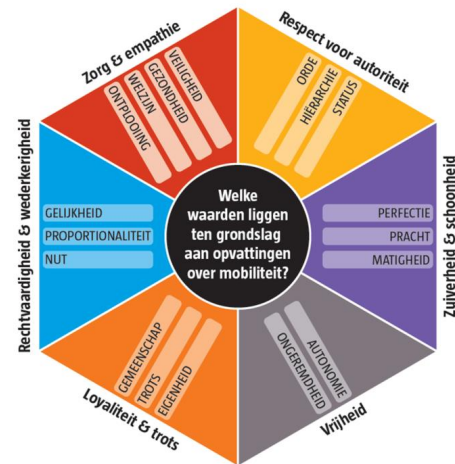
De Waardenkaart Mobiliteit is ontwikkeld door de Hogeschool Windesheim en functioneert als een analyse-instrument om deze veelkleurigheid in beeld te brengen. De Waardenkaart Mobiliteit voorziet in een overzicht van waarden die ten grondslag liggen aan opvattingen over mobiliteit.



Met mobiliteit wordt de verplaatsing van de mens in de breedste zin van het woord bedoeld en hoe beleidsmakers deze verplaatsingen kunnen sturen. We verstaan hieronder het hele spectrum van collectieve voorzieningen van infrastructuur tot openbaar vervoer en individuele vervoersvormen, van lopen en fietsen tot gemotoriseerd vervoer zoals de auto en motor. Op de Waardenkaart Mobiliteit staan achttien waarden die de grondslag vormen voor opvattingen over mobiliteit. De Waardenkaart Mobiliteit geeft de variëteit aan opvattingen over mobiliteit weer van individuen, beleidsmakers, wetenschappers, vervoerders en belangenverenigingen.

Op de Waardenkaart Mobiliteit worden zes categorieën onderscheiden (zie bijlage):

- Zorg & empathie.
- Rechtvaardigheid & wederkerigheid.
- Loyaliteit & trots.
- Respect voor autoriteit.
- Zuiverheid & schoonheid.
- Vrijheid.



1.4 Leeswijzer

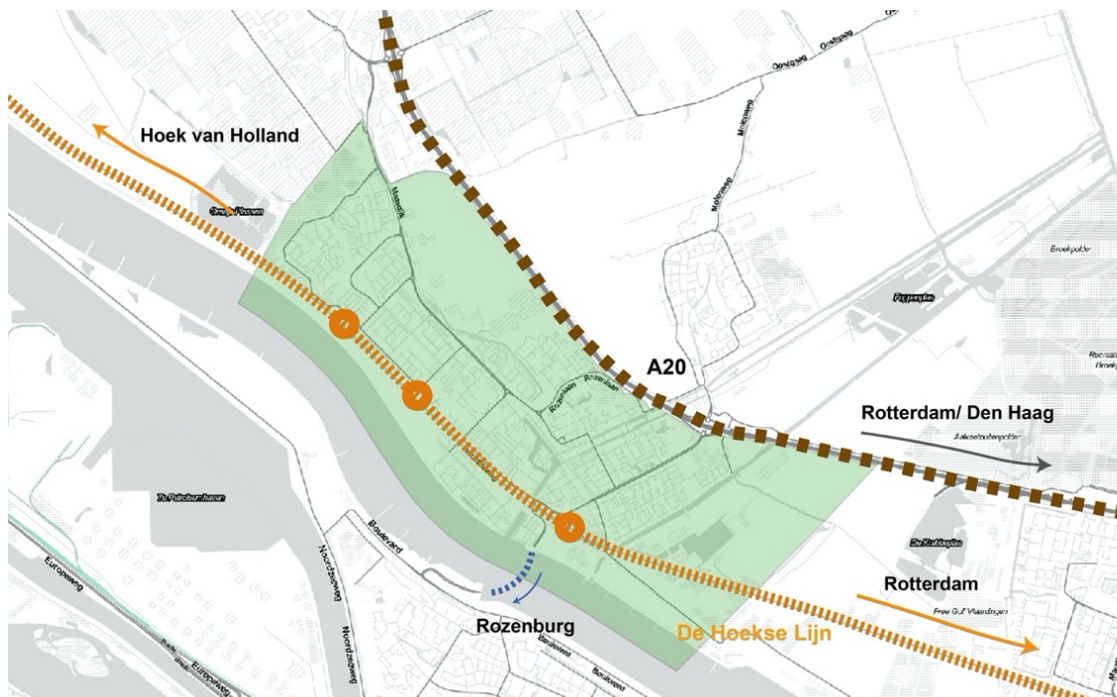
In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) leest u de huidige situatie, trends en ontwikkelingen omtrent mobiliteit die vergelijkbaar zijn met gemeente Maassluis. Beleidskaders van de nationale overheid tot op gemeentelijk niveau worden uiteengezet in hoofdstuk 3. Vervolgens worden de waarden van Maassluis achter de mobiliteit uiteengezet alsook de regio en de hoofdlijnen van de mobiliteitsvisie in hoofdstuk 4: Op weg naar 2040. De kern van de mobiliteitsvisie leest u in hoofdstuk 5 en 6. De mobiliteitsvisie is aan de hand van twee denklijnen opgesteld: 'Toekomst bestendig mobiliteitsgebruik en -netwerk' en 'Mens en milieu staan centraal'.



2. HUIDIGE SITUATIE, TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Infrastructuurnetwerk Maassluis

De gemeente ligt tussen het Scheur aan de zuidwestkant en de A20 aan de noordoostkant. Maassluis had twee NS-stations aan de Hoekse Lijn: Maassluis Centrum en Maassluis West. Op 1 april 2017 reed de laatste trein over deze spoorweg. Tussen 2017 en 2019 is de spoorlijn tot metrotracé omgebouwd, waarbij een derde station (Steendijkpolder) is toegevoegd. Sinds oktober 2019 functioneert de lightrail verbinding tussen Hoek van Holland en Rotterdam en zorgt voor een hoogwaardige openbaarvervoerbinding voor reizigers van en naar Maassluis. Sinds de voltooiing is er een rechtstreekse metroverbinding met Hoek van Holland en het centrum van Rotterdam en het metronet aldaar. Daarnaast bedienen enkele lokale en regionale buslijnen - richting Westland, Delft, Den Haag en Schiedam - de gemeente. Het wegverkeer wordt afgewikkeld over de A20. Met de veerpont is er een verbinding naar Rozenburg (zie afbeelding 1).

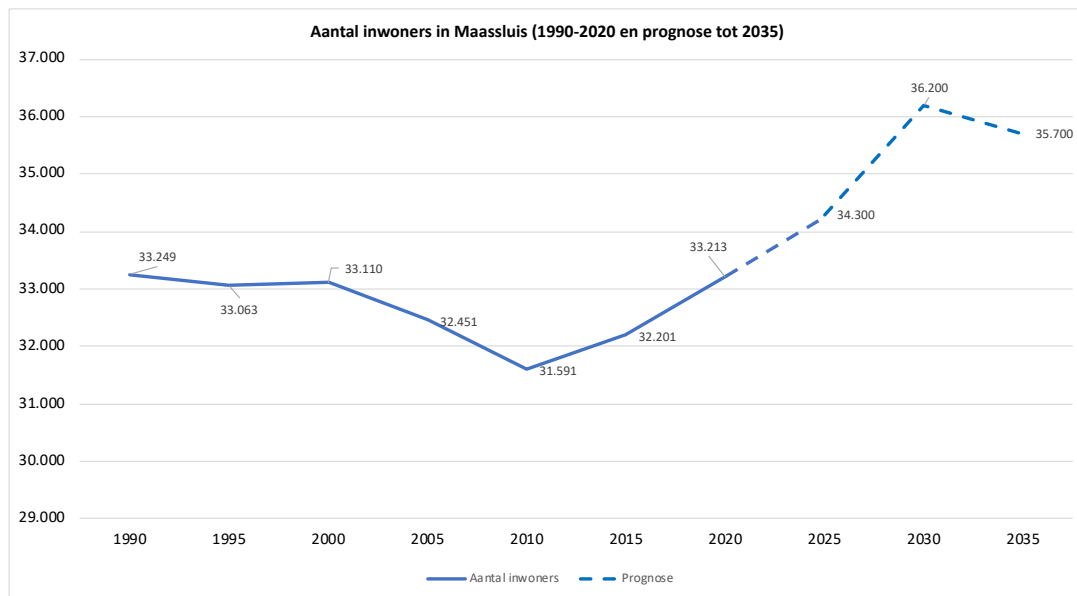


Afbeelding 1: Hoofdinfrastructuur in en rond Maassluis. Bron: OSM

Verwachte groei

Er is regionaal en lokaal een grote vraag naar woningen, om daar een bijdrage aan te leveren heeft de gemeente Maassluis een woningbouwopgave van minstens 2.400 nieuwbouwwoningen. De verwachting is dat de daadwerkelijke woningbouwopgave hoger ligt. Vanaf 2010 is het aantal inwoners van Maassluis gegroeid. In 2020 kent Maassluis rond de 33.200 inwoners (zie afbeelding 2). De bevolkingsgroeiprognose laat zien dat de trend tot 2035 blijft duren. De verwachting is dat het inwonersaantal op het hoogste punt 36.200 telt.

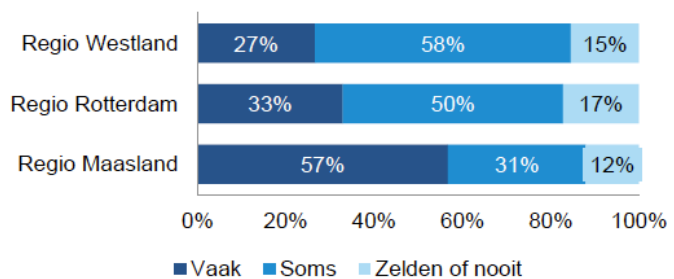
Op meerdere locaties in gemeente Maassluis zal hierdoor het gebruik van de openbare ruimte intensifiëren. Steeds meer functies en activiteiten zullen gebruik maken van dezelfde beschikbare ruimte. De verwachting is dat een toename van inwoners, functies en activiteiten één op één staat met een toename van verkeer. Hierdoor richt de verstedelijkingsopgave zich op gebieden rondom hoogwaardig openbaar vervoer, zoals de Hoekse lijn en toekomstige verbindingen richting het Westland en Den Haag. Op deze wijze kan de verwachte inwonersgroei en daarbij komende mobiliteitsbewegingen op een duurzame en efficiënte wijze worden gefaciliteerd.



Afbeelding 2: Aantal inwoners in Maassluis. Bron: CBS

Mobiliteitsgebruik Maassluis

Ongeveer 20% van alle verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen van Maassluis gaat te voet en 21% van de verplaatsingen met de fiets. In vergelijking met buurgemeenten in de regio is het fietsgebruik aan de lage kant. Hoewel de gemeente relatief goed ontsloten is met openbaar vervoer is het percentage verplaatsingen met het openbaar vervoer gering. Op dit moment worden meer dan 50% van alle verplaatsingen in Maassluis met de auto gemaakt. De auto wordt het vaakst gebruikt binnen de eigen regio, ook voor korte afstanden binnen de gemeentegrens. Voor langere afstanden, naar regio Rotterdam of het Westland, veranderen de verhoudingen (zie afbeelding 3). Naast het gebruik is ook het auto bezit relatief hoog. 91% van de Maassluisse huishoudens heeft de beschikking over ten minste één auto, waarvan 29% zelfs twee en 2% drie auto's tot zijn beschikking heeft. De verwachting is dat deze trend, bij een toename van het aantal inwoners, zich verder ontwikkelt, met extra verkeersbewegingen en een toenemende druk op de schaarse ruimte tot gevolg. Het aandeel elektrische auto's is in Maassluis in vergelijking met andere gemeenten uit de Metropool Regio Den Haag Rotterdam (MRDH) relatief laag (ca. 0.5%) hoewel er naar verhouding veel laadpalen per auto beschikbaar zijn.



Afbeelding 3: Frequentie van autogebruik binnen- en buiten regio Maassluis. Bron: Gemeente Maassluis, Kenniscentrum MSR. Onderzoeksrapport Duurzaamheid.

Nieuwe mobiliteit

Naast elektrische auto's zijn er ook veel andere innovaties binnen de mobiliteit, zoals elektrische micromobiliteit. Hierdoor neemt de diversiteit op het fietspad, denk aan e-bikes, speedpedelecs en elektrische bakfietsen toe. De landelijke trend van e-bikeverkoop laat zien dat het bezit van de elektrische fiets groeit (zie afbeelding 4). In mei 2020, gedurende de coronapandemie, steeg de verkoop van elektrische fietsen zelfs met 38% ten opzichte van dezelfde maand het jaar ervoor.

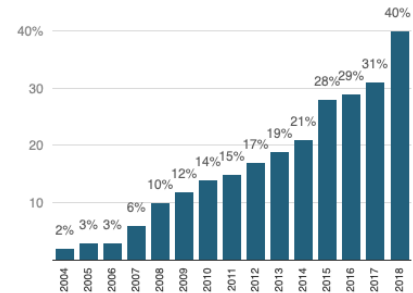


De elektrische fiets zorgt ervoor dat met minder lichaamsinspanning een langere afstand kan worden afgelegd dan met een ‘normale’ fiets. Hierdoor neemt het aantal snelle en langeafstand gebruikers toe en veranderen de eisen aan het fietsnetwerk.

Ook het delen van ritten, de introductie van deelauto’s, deelscooters en deelfietssystemen brengen nieuwe vormen van mobiliteit met zich mee. Het combineren van verschillende vervoerswijzen, ook wel ketenmobiliteit genoemd, levert een efficiënt systeem op waarin de voordelen van verschillende modaliteiten optimaal worden benut, bijvoorbeeld bij de fiets in combinatie met openbaar vervoer. Dit sluit naadloos aan bij de veranderde samenleving: er wordt meer op flexibele tijden gereisd waardoor er minder sprake is van een piekbelasting op de infrastructurele voorzieningen. Daarnaast is er steeds meer een nadruk op hoogwaardige openbaarvervoerlijnen waardoor haltes vaker verder weg liggen. Door het faciliteren van deelmobiliteit als voor- en natransport blijven openbaarvervoerhaltes goed bereikbaar. Daarnaast biedt deelmobiliteit, bijvoorbeeld de GO Sharing deelscooters, ook voor korte afstanden een flexibele manier van reizen.

Twee op de vijf nieuw verkochte fietsen is inmiddels een e-bike.

Aandeel e-bikes in de verkoop van nieuwe fietsen



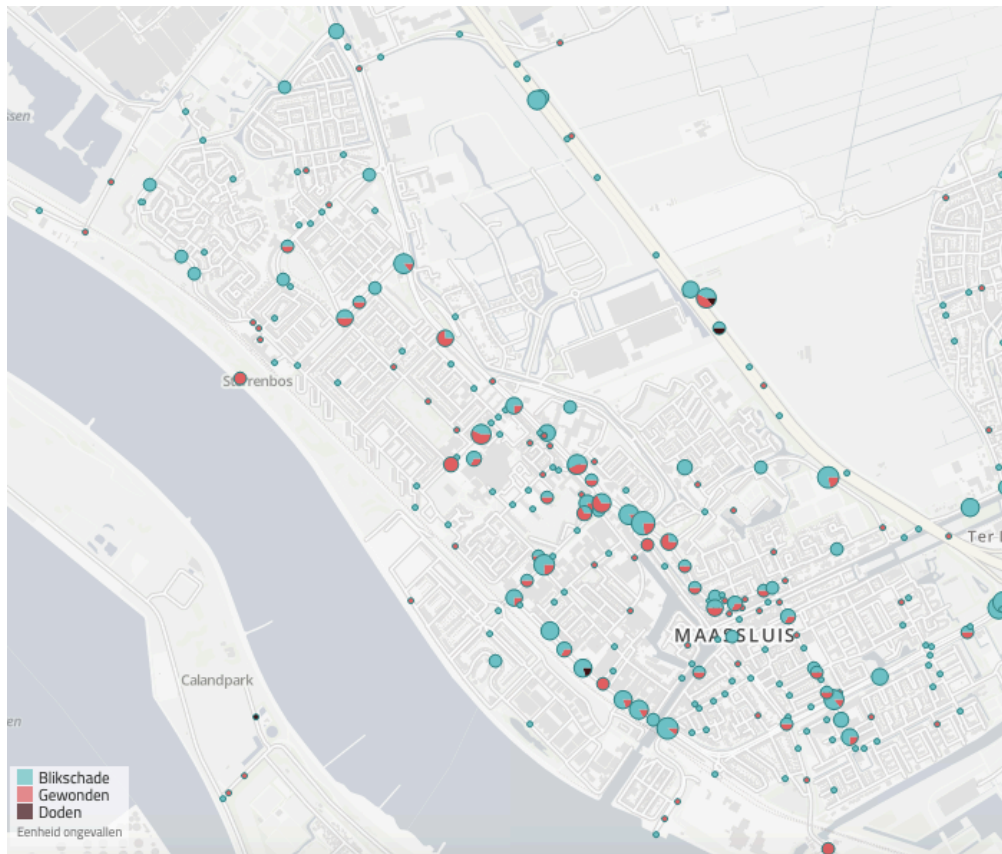
Afbeelding 4: Aandeel e-bikes in verkoop van nieuwe fietsen. Bron: BOVAG

De intrede van slimme mogelijkheden voor het reizen van deur tot deur, zoals *Mobility as a Service* (MaaS), is hierdoor aantrekkelijk. MaaS staat voor het aanbod van multimodaal, vraaggestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met *real-time* informatie worden aangeboden. Ook vervoersmiddelen zelf worden steeds ‘slimmer’ en uitgerust met allerlei technische snufjes, zoals innovaties op het gebied van zelfrijdende auto’s. Slimme mobiliteit vraagt om een slimme overheid die de juiste keuzes maakt en sturing geeft op grond van de behoeften in een veranderende maatschappij. Het verzamelen van mobiliteitsdata kan hierbij helpen.

Tot slot, de distributie van goederen verandert. Door een toename van online winkelen gaan producten steeds vaker vanuit de webshop rechtstreeks naar de consumenten. Ook de hoeveelheid pakket- en bezorgdiensten, bloemen, maaltijden et cetera, neemt toe. Deze ontwikkeling heeft een toename van logistieke verplaatsingen tot gevolg, van bestelbusjes tot (bak)fietskoeriers.

Verkeersveiligheid

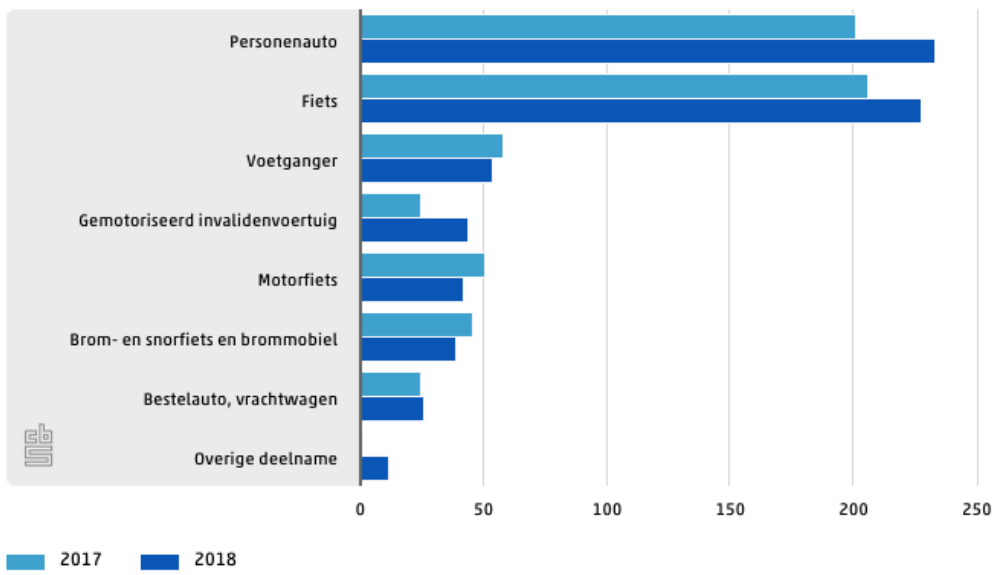
Voor iedereen is verkeersveiligheid van belang. Bij een toenemende druk op de openbare ruimte is het een complexe uitdaging om ervoor te zorgen dat alle verkeersdeelnemers dit veilig kunnen (blijven) doen. De grote drukte en verkeersonveiligheid kan in extreme gevallen leiden tot het vermijden van bepaalde gebieden in de stad, het kiezen voor een ander vervoermiddel en een toename van verkeersongevallen. Landelijk is de situatie de laatste jaren verslechterd. Het aantal ernstig verkeersgewonden blijft stijgen en het aantal verkeersdoden neemt toe. Deze toename ligt in de MRDH hoger ten opzichte van de rest van het land. Snelheid speelt een rol bij 30% van de verkeersongevallen. Helaas worden snelheidslimieten veelvuldig overtreden. Zie afbeelding 5 voor een overzicht van de locatie van verkeersongevallen in gemeente Maassluis.



Afbeelding 5: Geregistreerde verkeersongevallen vanaf 1 januari 2014. Bron: Viastat

De meest kwetsbare doelgroepen in het verkeer zijn: basisscholieren (6 tot 12 jaar), jongeren op de bromfiets (16 tot 17 jaar), middelbare scholieren (12 tot 15 jaar) en ouderen op de fiets (60+). Er vinden steeds meer ongevallen plaats als gevolg van afleiding in het verkeer, onder andere door meer smartphonegebruik. Door de opkomst van nieuwe licht gemotoriseerde vervoersmiddelen en de bijbehorende nieuwe snelheden op het fietspad komt helaas ook de veiligheid van de fietser onder druk te staan (zie afbeelding 6). Onder andere het gedrag van fietsers speelt hierbij een rol. Zo fietst men steeds vaker tegen het verkeer in of wijkt men uit naar de stoep, op zoek naar ruimte om anderen in te halen. Snel rijdende wielrenners, langzame recreatieve fietsers of groepen scholieren worden als belangrijkste oorzaak voor de drukte op de fietspaden genoemd. Met name de toename van snelheidsverschillen op het fietspad en de diversiteit van micromobiliteit heeft een negatieve impact op de verkeersveiligheid. Hierdoor raakt het comfort om deel te nemen aan het verkeer voor kwetsbare groepen in het geding.



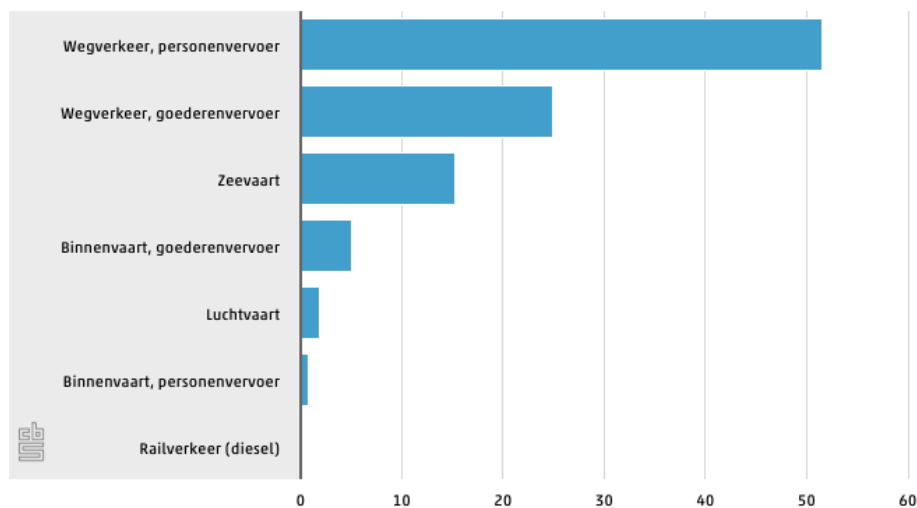


Afbeelding 6: Verkeersdoden naar vervoerswijze. Bron: CBS, Rijkswaterstaat



Milieu

Ruim 21 procent van de emissie van kooldioxide (CO₂) in Nederland wordt veroorzaakt door de sector verkeer en vervoer. Het wegverkeer, dat de meeste brandstof verbruikt, is de grootste emissiebron bij verkeer en vervoer (zie afbeelding 7). De afgelopen jaren groeide de uitstoot van CO₂ door een toename van verkeer over de weg. De impact van mobiliteit op de CO₂ uitstoot, geluidshinder en de luchtkwaliteit is ook voor Maassluis van belang. Zo scoort de luchtkwaliteit volgens het Luchtmeetnet op dit moment 'matig'. Niet al het verkeer in Maassluis levert een negatieve bijdrage aan het milieu. Verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer hebben ter vergelijking met de auto een minimale impact op de omgeving. Tegelijkertijd biedt schone en actieve mobiliteit kansen voor de gezondheid. Naast lopen en fietsen als losstaande modaliteiten gaat ook het reizen met het openbaar vervoer vaak gepaard met actief voor- en/of natransport.



Afbeelding 7: Percentage CO₂ door verkeer naar vervoersmiddel. Bron: CBS.

De huidige situatie, trends en ontwikkelingen resulteren in de volgende concrete uitdagingen en inzichten:

- de voetganger en fietser zijn onderbelicht binnen het infrastructuurnetwerk van Maassluis;
- de druk op de openbare ruimte van Maassluis neemt toe door de verwachte bevolkingsgroei en de huidige woningbouwopgave met een toename van het aantal verkeersdeelnemers en bewegingen binnen de gemeente als gevolg;
- het huidige openbaarvervoernetwerk kan beter worden benut en er is een wens voor kwalitatieve uitbreiding, zowel lokaal als richting Den Haag;
- de diversiteit van vervoersmiddelen neemt toe onder andere door invloed van elektrische- en technologische ontwikkelingen;
- toename van logistieke verplaatsingen, door onder andere pakketdiensten binnen de gemeente als gevolg van veranderende levensstijl van inwoners;
- verkeersveiligheid binnen de gemeente is sterk afhankelijk van het verkeersgedrag en de diversiteit van vervoersmiddelen die de beperkte ruimte met elkaar delen;
- impact van vervoersmiddelen op het milieu is groot. Verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer hebben ten opzichte van de auto een minimale impact op de directe omgeving.



3. BELEIDSKADERS

Nationaal beleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) naar de Tweede Kamer gestuurd. Een belangrijk onderdeel is de verwachting dat we ons in 2050 anders zullen verplaatsen dan nu. Het is echter nog te vroeg om exact in te kunnen vullen hoe wij ons in de toekomst gaan verplaatsen. Vraaggestuurd vervoer ('Mobility-as-a-Service') wordt belangrijk en bijna al het vervoer zal in de toekomst schoon en duurzaam zijn.

Strategisch plan verkeersveiligheid

Zoals eerder benoemd neemt het aantal ernstige verkeersgewonden en -doden landelijk toe. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarom het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) opgesteld met het doel om het aantal verkeersgewonden en -doden terug te brengen en te streven naar nul verkeersslachtoffers. Aan de basis van dit plan ligt een risicogestuurde aanpak. Dit betekent dat voortaan de locaties waar het risico op een ongeval het hoogst is het vertrekpunt zal zijn voor het nemen van maatregelen, ongeacht of er een incident is geweest. Daarnaast is een aantal gedragingen en doelgroepen vastgesteld als risicovol. Het SPV bevat 9 thema's die samen de belangrijkste risico's vormen in het gehele verkeersveiligheidsveld:

- veilige infrastructuur;
- heterogeniteit in het verkeer;
- technologische ontwikkelingen;
- kwetsbare verkeersdeelnemers;
- onervaren verkeersdeelnemers;
- rijden onder invloed;
- snelheid in het verkeer;
- afleiding in het verkeer;
- verkeersovertreders.

De thema's vormen het kader voor landelijk, regionaal en lokaal beleid. Regio's bepalen zelf welke risico's het belangrijkst zijn om op te pakken.

Nationaal klimaatakkoord

In 2015 ondertekenden 192 landen het klimaatakkoord van Parijs. In navolging hierop zet de Nederlandse overheid in op het verminderen van de CO₂-uitstoot in 2030 met 49%. Verduurzaming van mobiliteit is steeds belangrijker en met de gevolgen voor het klimaat zelfs noodzakelijk. In het nationale Klimaatakkoord is afgesproken dat alle mobiliteit in 2050 emissieloos is. In het Klimaatakkoord is een aantal afspraken opgenomen die relevant zijn voor het mobiliteitsplan van gemeente Maassluis:

- inzetten op het uitbreiden van oplaadinfrastructuur;
- tankstations uitbreiden met laadpalen en waterstofstations;
- nieuwe subsidies om schone en slimme mobiliteit te stimuleren;
- meer mogelijkheden voor het instellen van zero-emissiezones. Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer krijgen hier voorrang;
- al het openbaar vervoer is voor 2030 emissieloos;
- fietssnelwegen worden met elkaar verbonden;
- het delen van automobilititeit wordt makkelijker gemaakt.



Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Zuid-Holland

In de vastgestelde omgevingsvisie van provincie Zuid-Holland heeft de provincie zes ambities gesteld voor de fysieke leefomgeving.

- Naar een klimaatbestendige delta.
- Naar een nieuwe economie: *the next level*.
- Naar een levendige meerkernige metropool.
- Energievernieuwing.
- Best bereikbare provincie.
- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Een goede bereikbaarheid is van essentieel belang voor het meerkernige stedelijke netwerk dat de provincie kent. Daarom moet Zuid-Holland optimaal verbonden zijn en blijven met andere regionale, landelijke en internationale centra. De aanpak van verkeersknelpunten kan worden verbonden met de verstedelijkingsaanpak, de economische transitie en de energievernieuwing. De hele mobiliteitssector moet schoner en duurzamer worden om de nationale klimaatdoelstellingen te bereiken. Om dit te bereiken zet de provincie in op versterken van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketen. Ook moet het vervoer over water een volwaardig alternatief zijn voor vervoer over de weg.

Coalitieakkoord 2019-2023

De goede bereikbaarheid van provincie Zuid-Holland staat onder druk. Door economische groei en een groeiende bevolking slibben de wegen dicht, wordt het openbaar vervoer drukker en ontstaan de eerste fietsfiles in de provincie. De provincie wil dat iedereen in Zuid-Holland op een duurzame, snelle en makkelijke manier van A naar B kan. Voorspelbaarheid van de reistijd is hierbij van belang, ongeacht het vervoersmiddel. Op het gebied van mobiliteit stelt de provincie zich de volgende doelen:

- snel van A naar B: hierin wordt onder andere een sterke verbinding gezocht tussen onder meer de waterbus en de Hoekse lijn. Er wordt ook gezocht naar nieuwe verbindingen over het water;
- beheer en onderhoud: op orde en duurzaamheid;
- veilig en schoon: hiermee wordt onder andere ingezet op fietsen en wandelen als gezonde en duurzame manieren van vervoer.

Programma fietsveiligheid

In het programma fietsveiligheid van het ROV Zuid-Holland staat gedragsbeïnvloeding van fietsers centraal. In dit programma zijn projecten opgesteld voor vier doelgroepen: het fietsende kind, de jongere fietser, de zorgzame fietser en de ervaren fietser. Voor iedere doelgroep zijn er projecten bepaald die werken aan vaardigheden op de fiets, kennis over de fiets en kennis over het verkeer. Het programma voorziet in de kaders van activiteiten die het mogelijk maken levenslang te blijven leren als fietser.

Fietsplan Samen Verder Fietsen 2016 – 2025

In 2016 heeft provincie Zuid-Holland haar fietsplan ‘Samen Verder Fietsen 2016 – 2025’ vastgesteld. Dit plan kent drie ambities. Allereerst wil provincie Zuid-Holland dat er vaker en verder gefietst wordt. De provincie wil fietsritten tot een afstand van 15 kilometer aanmoedigen. Het tweede speerpunt gaat in op de randvoorwaarden voor fietsstimulering, namelijk fietsveiligheid. Ten derde zet provincie Zuid-Holland in op innovatieve en energieneutrale fietspaden. Om deze ambities te bereiken wordt er ingezet op de optimalisatie van fietsnetwerken, fiets in de keten en innovatieve en energieneutrale fietspaden.

In dit plan zijn geen concrete maatregelen genoemd die op grondgebied van gemeente Maassluis liggen.



Provinciaal/regionaal beleid

Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland

Provincie Zuid-Holland en MRDH zijn gezamenlijk de opdrachtgever van ROV Zuid-Holland. ROV Zuid-Holland heeft nul vermijdbare verkeersslachtoffers als norm. Gemeente Maassluis is op dit moment al aangesloten bij 'Maak van de 0 een punt'. Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen heeft ROV Zuid-Holland drie doelgroepen geprioriteerd: fietsers, senioren en jonge bestuurders. Op dit moment ligt er voor de eerste doelgroep een beleidsplan: het programma Fietsveiligheid. Voor het landelijke programma Doortrappen functioneert ROV Zuid-Holland als regionale kwartiermaker. Dit programma richt zich op het zo lang mogelijk veilig laten fietsen van de groep ervaren fietsers (60+).



Regionaal beleid

MRDH Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) van MRDH committeren de ondertekenende gemeenten zich aan de samenwerking om te komen tot een verbeterde bereikbaarheid van de hele MRDH-regio. In dit document wordt ingezet op het versterken van de agglomeratiekracht binnen de regio. Dit wordt gedaan aan de hand van de volgende vijf doelen voor 2025:

1. Efficiënt en Rendabel.
Een afname van de kosten van het hele ov-systeem met 10%.
2. Concurrerende Economie.
Met als doel dat het aantal mensen dat de 10 toplocaties in de regio binnen 45 minuten kan bereiken met 10% groeit.
3. Kwaliteit van Plekken.
Een waarderingcijfer van minimaal een 7,5 voor 90% van de knopenlocaties.
4. Kansen voor mensen.
Dat in 90% van de woonlocaties het aantal te bereiken arbeidsplaatsen binnen 45 minuten met 10% groeit.
5. De Duurzame Regio.
Afname van CO₂ uitstoot door het vervoerssysteem met 30%.

Strategische Agenda MRDH 2022

De Strategische Agenda omvat naast de twee kerntaken, verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat, ook een aantal terreinen die met deze twee kerntaken onlosmakelijk verbonden zijn. De verstedelijkingsopgave kan niet los worden gezien van de infrastructuur. Woningen bouwen kan alleen als openbaar vervoer, wegen en fietspaden daar goed op afgestemd zijn. En de economie vereist dat de energietransitie goed verloopt. De doelen op het gebied van verkeer en vervoer zijn:

- bereikbaarheid top-, woon- en werklocaties verbeteren;
- de kwaliteit en de efficiëntie van het ov verbeteren;
- betrouwbaarheid van het wegennet vergroten;
- de innovatie binnen mobiliteit versnellen;
- de CO₂-uitstoot van het verkeer verminderen;
- verkeersveiligheid verhogen.



MRDH Kadernota ov

In het stedelijk-, hoogstedelijk- en metropolitaan gebied is het openbaar vervoer de drager van de stedelijke ontwikkeling. Dat betekent dat in deze gebieden in principe alle woningen worden gebouwd binnen de invloedsfeer van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). In de landelijke gebieden en in de 'greenports' gaat het erom om zoveel mogelijk woningen te bouwen binnen diezelfde invloedsfeer.

Mmmove!-programma (Meer Maatwerk in Mobiliteit en openbaar vervoer)

Het programma heeft tot doel om de vervoersvraag aan het mobiliteitsaanbod te koppelen op het gebied van openbaar vervoer. De gemeenten kunnen lokaal het beste bekijken of en wat daarvoor nodig is. De MRDH ondersteunt hen in die zoektocht en biedt, zo nodig, een Mmmove-makelaar en een financiële bijdrage. Op die manier moet een integraal ov-systeem ontstaan dat gericht is op een inclusieve samenleving voor iedereen in de regio.

Green Deal Zero Emission Stadslogistiek

Maassluis, samen met andere gemeenten uit MRDH, heeft op 20 december 2018 de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. Dat betekent in 2025 de binnenstad zoveel mogelijk uitstootvrij bevoorraden. Hierbij gaat het onder andere om de logistiek rondom winkels en horeca, bouwprojecten, afvalinzameling, facilitaire aanlevering van kantoren en thuisbezorging.

Regionale uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid

MRDH-gemeenten onderschrijven het beleid onder de noemer 'Maak een punt van nul verkeersslachtoffers'. Om ongevallen te voorkomen volgen de gemeenten een risicogestuurde aanpak conform de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025. Daarbij zijn de ambities van fietsinfrastructuur, duurzaam veilige inrichting van 30- en 50 km wegen, educatie, voorlichting en handhaving richtinggevend. Ook kunnen individuele gemeenten voor fysieke aanpassingen in aanmerking komen voor subsidie.

MRDH faciliteert verkeerseducatie door subsidiëring en door de inzet van ROV Zuid-Holland. MRDH zorgt voor de aanwezigheid van ongevalgegevens via Viastat en Veiligheidskompas. En zorgt voor afstemming op het gebied van handhaving op regionaal niveau.

Programma Duurzame Mobiliteit

Alle gemeenten binnen MRDH zijn betrokken bij de regio brede aanpak voor CO2-reductie in het verkeer. In 2025 is de uitstoot van CO2 door mobiliteit in MRDH verlaagd met 30% ten opzichte van 2016. Deze ambitie strookt met de klimaatafspraken van Parijs en sluit aan bij het Klimaatakkoord dat het kabinet op 28 juni 2019 heeft gepresenteerd. De overgang naar duurzame mobiliteit is onderdeel van een bredere transitie van het stedelijk gebied, met positieve effecten op tal van terreinen:

- bereikbaarheid;
- gezonde leefomgeving;
- verstedelijking;
- verkeersveiligheid.

Gemeentelijk beleid

Coalitieakkoord 2018 – 2022 'Samen Maassluis – Investeren in een duurzame toekomst'

In het coalitieakkoord van 2018 geeft de coalitie aan dat duurzaamheid hoog op de agenda staat. Verder zal het er gewerkt worden aan het verbeteren van de bereikbaarheid van gemeente Maassluis voor alle modaliteiten. De focus ligt op het opwaarderen van de openbare ruimte.



Concrete actiepunten gerelateerd aan mobiliteit die in het coalitieakkoord worden genoemd zijn:

- het investeren in het onderhoud van trottoirs, fietspaden en wegen;
- het implementeren van innovatieve verkeerstechnieken;
- het bevorderen van de verkeersveiligheid;
- het investeren in openbaar groen.

Er zijn ook blijvende prioriteiten genoemd zoals het busvervoer op niveau houden (ook in het weekend en in de avonden in verband met de nieuwe Hoekse Lijn), nieuwe ov-verbindingen naar belangrijke bestemmingen realiseren en het verzilveren van de kansen die het openbaar vervoer over water biedt.

Structuurvisie 2012 – 2025

In de Structuurvisie is ook aandacht voor mobiliteit. De conclusie is dat ondanks de toename in het aantal inwoners, de mobiliteit geen verdere druk op het milieu mag zetten. Daarom zijn het vinden en het stimuleren van duurzame en schone alternatieve en oplossingen van groot belang. Het bevorderen van fiets- en openbaarvervoergebruik staat centraal.

Programma Energietransitie 2020-2021

Hierin wordt de nadruk op het verduurzamen van de mobiliteit gelegd. De ambitie is: in 2025 de CO₂-uitstoot in het verkeer 30% lager dan in 2016.

Onderzoeksrapportage duurzaamheid

In dit rapport komen verschillende aspecten van duurzaamheid en verduurzaming aan bod, zoals investeringen in en rond de woning, mobiliteit, afvalscheiding en openbaar groen. Op het gebied van mobiliteit, laten de resultaten van de enquête zien dat de auto nog een prominent vervoersmiddel is in Maassluis, zelfs voor korte afstanden (binnen de regio).

Onderzoeksrapportage mobiliteitsbehoefte

In dit rapport zijn de mobiliteitsbehoefte van minima en mensen met een zorgbehoefte in Maassluis onderzocht. Oplossingsrichtingen en aandachtspunten bij het ontwikkelen van mobiliteitsaanbod voor minima komen hierin aan bod.

Samengevat betreft het nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidskader de volgende onderwerpen en uitdagingen:

- nu inspelen op de mobiliteit van de toekomst door: samenwerking (onder andere in de regio), kennisdeling en innovatie;
- borgen van de bereikbaarheid door: onderhoud huidige infrastructuurnetwerken, fietsen op lange afstanden faciliteren, verdichten rondom infrastructurele knooppunten en extra inzet op vervoer over water;
- streven naar nul verkeerslachtoffers door: veilige infrastructuur, aandacht voor snelheid, afleiding in het verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers, benutten technologische ontwikkelingen, gedragsbeïnvloeding;
- inzetten op schone en duurzame (deel)mobiliteit door: laadinfrastructuur, zero-emissiezones, deelmobiliteit, voetganger, fietser en openbaar vervoer in de mobiliteitsketen.



4. OP WEG NAAR 2040

In lijn van de huidige situatie, trends en ontwikkelingen alsmede het nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid zijn een drie uitgangspunten voor de mobiliteitsvisie gedefinieerd:

- de mobiliteitsvisie houdt rekening met de groei van de stad, toename van het verkeer en nieuwe vormen van mobiliteit. Met het doel dat gemeente Maassluis bereikbaar en leefbaar blijft;
- de mobiliteitsvisie gaat in op een grote variëteit van verschillende vervoerswijzen;
- de visie geeft invulling aan verstedelijking, economie, duurzaamheid, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Wat betekent dit concreet voor de gemeente?

Dit betekent concreet dat de leefbaarheid (incl. verkeersveiligheid, milieu en bereikbaarheid) door de groei van de stad, verstedelijking en toename van verkeersbewegingen, van onder andere verschillende (nieuwe) vormen van mobiliteit, in het geding raakt.

Welk richting houdt de gemeente tot 2040 aan?

Een richting waarbij toekomstbestendigheid, mens en milieu centraal staan. De Mobiliteitsvisie Maassluis 2020-2040 geeft hier invulling aan. Op basis van de behoeften binnen de gemeente (paragraaf 4.1) en in relatie tot de directe omgeving (paragraaf 4.2) is er een vertaalslag gemaakt van het 'wat' en zijn de hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie Maassluis gedefinieerd (paragraaf 4.3) en de richting van de gemeente tot 2040 uiteengezet.





4.1 Maassluisse waarden achter de mobiliteit

Aan de hand van de Waardenkaart Mobiliteit zijn de opvatting over mobiliteit in gemeente Maassluis geborgd. De Waardenkaart Mobiliteit maakt inzichtelijk welke morele waarden ten grondslag liggen aan de opvattingen over mobiliteit. Op de Waardenkaart Mobiliteit worden zes categorieën en achttien waarden onderscheiden (zie bijlage):

- Zorg & empathie.
Veiligheid, gezondheid, welzijn en ontplooiing.
- Rechtvaardigheid & wederkerigheid.
Gelijkheid, proportionaliteit en nut.
- Loyaliteit & trots.
Gemeenschap, trots en eigenheid.
- Respect voor autoriteit.
Orde, hiërarchie en status.
- Zuiverheid & schoonheid.
Perfectie, pracht en matigheid.
- Vrijheid.
Autonomie en ongeremdheid.

Vanuit de verschillende belanghebbende partijen volgde het gegeven dat de categorie zorg & empathie, rechtvaardigheid & wederkerigheid en respect voor autoriteit het meest belangrijk worden gevonden. De mobiliteitsvisie gaat daarom met name in op deze categorieën en waarden.

4.1.1 Zorg & empathie

De categorie zorg & empathie is door alle belanghebbende partijen genoemd als belangrijkste fundamentele waarde gelinkt aan mobiliteit. Hoewel het wellicht vanzelfsprekend is dat veiligheid een belangrijke rol speelt bij mobiliteitsvraagstukken, is het nadrukkelijk van belang dat deze vanzelfsprekendheid goed wordt geborgd. Bij de categorie zorg & empathie gaat het om de volgende onderwerpen:

- **verkeersdeelnemers zijn veilig;**
- **mobiliteit draagt bij aan de gezondheid van mensen;**
- **mobiliteit draagt bij aan de kwaliteit van leven;**
- **mobiliteit maakt het mogelijk om deel te nemen aan de samenleving.**

De waarden binnen deze categorieën worden vertaald naar verkeersveiligheidsprojecten gericht op fysieke maatregelen en gedragsbeïnvloeding. Zoals het inrichten van veilige fiets- en voetgangersoversteken, veilige schoolomgevingen en gedragscampagnes gericht op veilig smartphone gebruik in het verkeer. Ook het stimuleren van actieve mobiliteit (fietsen en lopen) past bij de waarden binnen deze categorie. Een toename van verplaatsingen te voet, met de fiets of per openbaar vervoer draagt bij aan CO₂-reductie door een afname van korte autoritten. Ook neemt de druk op de openbare ruimte af bij meer verplaatsingen te voet, met de fiets of per openbaar vervoer omdat er efficiënter gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare ruimte. De waarden geven weer dat toereikende mobiliteit voor iedereen de mogelijkheid dient te bieden om deel te nemen aan de samenleving, ook op hogere leeftijd, voor huishoudens met een minimaal inkomen of mensen met een beperking. Denk hierbij aan het ondersteunen van deze doelgroepen door openbaarvervoervergoeding en een rolstoel- en scootmobiel toegankelijk voetgangersnetwerk.



4.1.2 Rechtvaardigheid & wederkerigheid

Ook de categorie rechtvaardigheid & wederkerigheid is als belangrijk gewaardeerd. Met name de waarde 'nut' scoort hoog binnen deze categorie. De categorie rechtvaardigheid & wederkerigheid omvat de volgende onderwerpen:

- **mobiliteit functioneert als basisvoorwaarde voor het functioneren van de stad en omgeving;**
- **het effect van mobiliteit op milieu en mens dient minimaal te zijn;**
- **ieder heeft recht op mobiliteit.**

Toegang tot mobiliteit dient op alle vlakken en alle modaliteiten in de basis op orde te zijn. Hierdoor kunnen alle dagelijkse en noodzakelijke bezigheden zonder belemmeringen plaatsvinden. Te denken valt aan projecten gericht op de bereikbaarheid van scholen, kantoor- en bedrijventerreinen, winkels, sportgelegenheden enzovoorts. Tegelijkertijd dient het netwerk zo ingericht te zijn dat negatieve consequenties voor komende generaties minimaal zijn. Hierbij valt te denken aan mobiliteitsmanagement en gedragscampagnes gericht op duurzaam reisgedrag. Zoals het promoten van actieve mobiliteit naar school of werk maar ook het invoeren van betaald autoparkeren zorgt ervoor dat de 'vervuiler' betaald.

4.1.3 Respect voor autoriteit

Binnen de categorie respect voor autoriteit zijn de waarde hiërarchie en orde die van belang worden gevonden voor gemeente Maassluis. De categorie respect voor autoriteit omvat de volgende onderwerpen:

- **mobiliteit dient te worden gefaciliteerd door de overheid;**
- **mobiliteit wordt geordend in verkeerssystemen en -netwerken;**
- **verkeersregels moeten verkeersgedrag sturen.**

Projecten die deze waarden ondersteunen zijn onder andere het onderhouden en uitbreiden van het mobiliteitsnetwerk, inclusief het voetgangers-, fiets- en autonetwerk en het borgen van het openbaarvervoernetwerk. Het gaat hierbij om een passende verdeling van ruimte, voor de verschillende modaliteiten, ten opzichte van de gebruikersfunctie. Zo dienen woonomgevingen met name als prettige leefomgevingen te functioneren en niet als doorgaande routes voor verkeer. Ook is de inrichting en beheer van de openbare ruimte nadrukkelijk de taak van de overheid en niet aan de markt.

Samengevat de Maassluise waarden achter de mobiliteit:

- deelname aan het verkeer in Maassluis is veilig;
- mobiliteit is essentieel voor het functioneren van de stad en omgeving;
- alle vervoersmodaliteiten worden in Maassluis gefaciliteerd, zijn eenvoudig en eenduidig in gebruik waardoor gepast verkeersgedrag wordt gestimuleerd;
- mobiliteit levert een bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving in Maassluis, negatieve effecten op het milieu en de mens zijn minimaal;
- mobiliteit heeft een positief effect op de gezondheid van de reiziger in Maassluis;
- mobiliteit stelt iedereen in staat om deel te nemen aan de samenleving en iedereen heeft hier recht op.



4.2 Maassluis in de regio

Gemeente Maassluis ligt in de provincie Zuid-Holland en maakt deel uit van de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag (MRDH), samen met 22 andere gemeenten (zie afbeelding 8). MRDH ondersteunt samenwerkende gemeenten bij het vertalen van nationaal beleid naar eenduidige, concrete en gemeentegrensoverschrijdende aanpak. Denk hierbij aan thema's zoals het realiseren van CO2-reductie, verkeersveiligheid en stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast is MRDH verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio. Binnen MRDH worden beslissingen door de 23 gemeenten gezamenlijk genomen.

Inwoners van Maassluis hebben door de centrale ligging van de gemeente uitgebreide mogelijkheden om te werken en te recreëren in de omgeving. Dit werkt vanzelfsprekend ook andersom, bezoekers en werknemers komen vanuit de gehele regio richting Maassluis. Van origine is Maassluis vooral gericht op Rotterdam, de haven en op het Westland. Dit is ook terug te zien in de huidige mobiliteitspatronen en de oriëntatie van het infrastructuurnetwerk. Richting het Westland gaat dit niet alleen op voor woon-werkverkeer maar ook voor veel vrachtverkeer.

Verplaatsingen van Maassluise inwoners, ondernemingen en de impact van mobiliteit op het milieu zijn gemeentegrensoverschrijdend. Op het vlak van mobiliteit is het daarom noodzakelijk om regionaal te denken en samenwerkingen te intensifiëren. De regionale opgaven kan Maassluis niet alleen oplossen. De samenwerking met buurgemeenten en andere buurgemeenten is daarom van groot belang. Daarom is deze visie ook samen met de regionale partners tot stand gekomen. Het is per opgave wel verschillend welke partners nodig zijn.



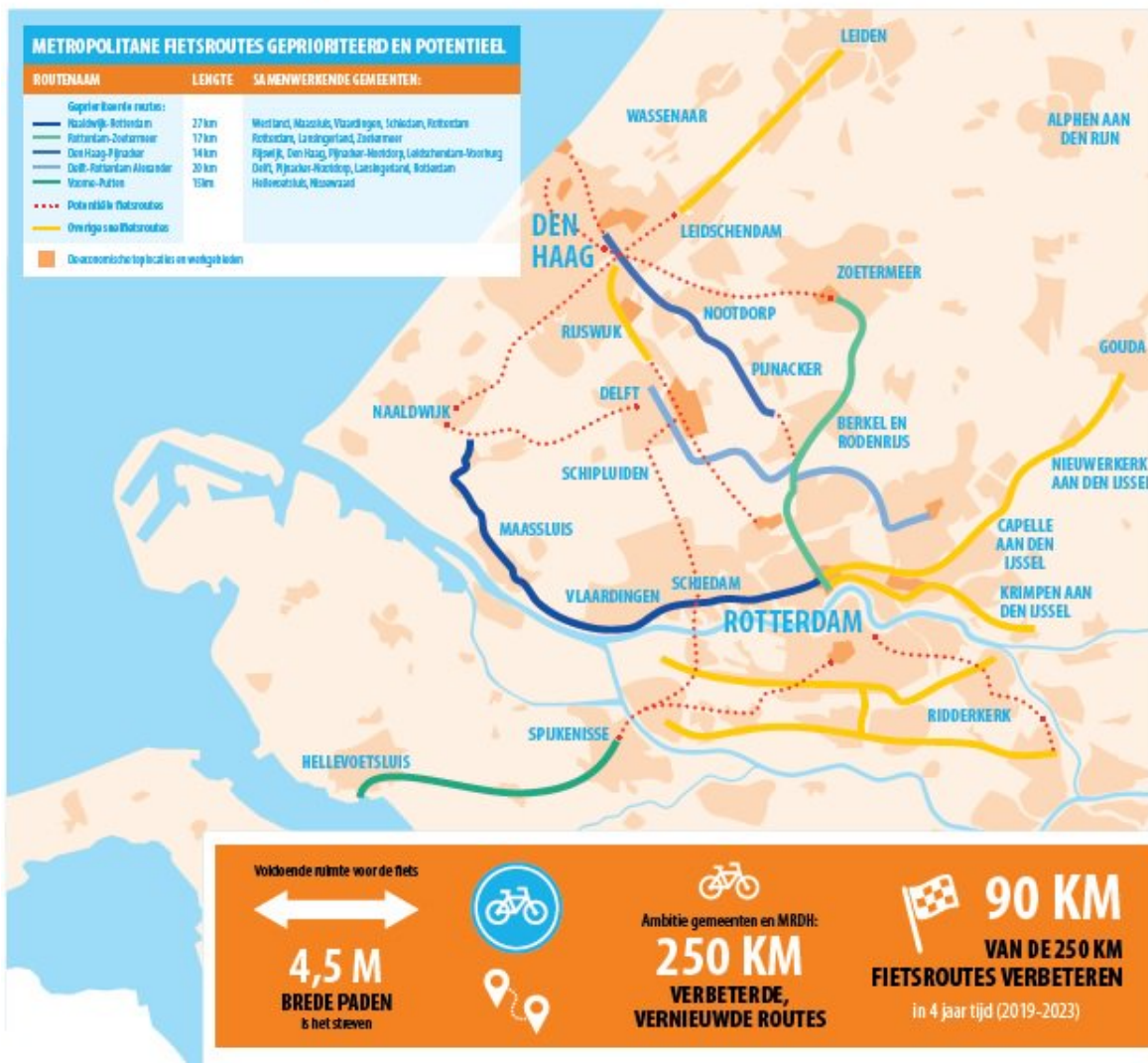
Afbeelding 8: Ligging Maassluis binnen MRDH. Bron: OSM



Om de verbetering van deze bereikbaarheid mogelijk te maken werkt Maassluis intensief samen met omliggende gemeenten Vlaardingen, Westland en Midden-Delfland en in regionaal verband met MRDH. Optimale bereikbaarheid van de regio wordt onderkend door MRDH. Dit is vertaald in de doelstelling dat zoveel mogelijk mensen alle belangrijke gebieden in MRDH binnen 45 minuten moeten kunnen bereiken. MRDH zet zich in voor snelle en frequente openbaarvervoerverbindingen met haltes die goed te voet of per fiets bereikbaar zijn. Om te zorgen dat meer mensen voor het openbaar vervoer kiezen krijgen transferia, P+R-voorzieningen, fietsparkeerplekken en ov-knooppunten veel aandacht. Tot slot zet MRDH zich in voor betere en snellere fietsroutes in de regio door de ontwikkelingen van Metropolitane Fietsroutes financieel te ondersteunen (zie afbeelding 9). Het geplande tracé van de Metroplittane Fietsroute Naaldwijk – Rotterdam loopt deels over het grondgebied van gemeente Maassluis.

Metropolitane Fietsroutes

Comfortabel en aantrekkelijk fietsen tussen woon- en werkgebieden



Afbeelding 9: Overzicht Metropolitane Fietsroutes Bron: MRDH



Gemeente Maassluis participeert actief in regionale samenwerkingsverbanden, blijft de komende jaren bestaande coalities versterken en blijft zoeken naar mogelijke nieuwe samenwerkingen met bedrijven en regionale partners. Ook op het gebied van het sociaal domein liggen er kansen op een betere samenwerking met de verschillende buurgemeenten.

Kortom; verplaatsingen van Maassluise inwoners en ondernemingen en de impact van mobiliteit op het milieu zijn gemeentegrensoverschrijdend. Op het vlak van mobiliteit is het daarom noodzakelijk om regionaal te denken en samenwerkingen te intensifiëren.

4.3 Hoofdpijnen mobiliteitsvisie

Gemeente Maassluis maakt onderdeel uit van een omgeving die continue in beweging is. Aan de hand van de Maassluise waarden achter de mobiliteit en het belang van de regionale samenwerking zijn de hoofdpijnen van de mobiliteitsvisie van Maassluis 2020-2040 als volgt gedefinieerd:

Hoofdpijn 1: **Toekomstbestendig mobiliteitsgebruik en -netwerk**

Robuust netwerk voor alle modaliteiten
 Efficiënt en optimaal gebruik van de openbare ruimte
 Inspelen op nieuwe mobiliteitsconcepten

Hoofdpijn 2: **Mens en milieu staan centraal**

Een verkeersveilige stad
 Mobiliteit voor iedereen
 Kiezen voor actieve vervoerswijzen

De hoofdpijnen geven de kern van de visie van Maassluis 2020-2040 op het vlak van mobiliteit weer. De volgende twee hoofdstukken zoomen één voor één in op de hoofdpijnen: 'Toekomstbestendig mobiliteitsgebruik en -netwerk' en 'Mens en milieu staan centraal'. Per hoofdpijn komt de visie op verschillende mobiliteitsvraagstukken aan bod: voetgangers-, fiets-, openbaarvervoer- en autonetwerk, bereikbaarheid, de inzet van deelmobiliteit en slimme (stads)logistiek, verkeersveiligheid, toegankelijkheid, leefbaarheid en toekomstbestendige mobiliteit.



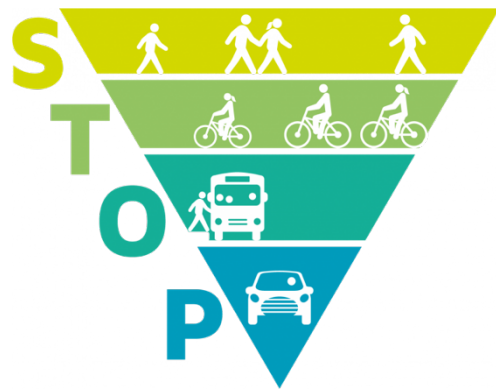


5. VISIE 2040: TOEKOMSBESTENDIG MOBILITEITSGEBRUIK EN -NETWERK

De denklijn toekomstbestendig mobiliteitsgebruik en -netwerk speelt in op de groei van de stad, de verwachte toename van verkeer en de opkomst van nieuwe vormen van mobiliteit. Het is belangrijk om als gemeente flexibel op hedendaagse en toekomstige trends en ontwikkelingen in te spelen. Om in 2040 een toekomstbestendig mobiliteitsgebruik en -netwerk te hebben gerealiseerd zijn er binnen deze hoofdlijn drie sublijnen gedefinieerd.

5.1 Robuust netwerk voor alle modaliteiten

Iedereen wil dat mensen en goederen binnen een acceptabele tijd van A naar B kunnen komen. Maassluis groeit, de verstedelijking neemt toe en daarmee ook het aantal inwoners. Het gevolg hiervan is een intensiever gebruik van de ruimte. De groei is ook te merken in de omliggende gemeenten en op het wegennet. Dit zorgt voor nieuwe uitdagingen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid. Hoewel de hoofdinfrastructuur in gemeente Maassluis in de basis in orde zijn heeft de auto over het algemeen een grote en dominante rol in het straatbeeld van Maassluis. Indien alternatieven voor de auto niet voldoende voorradig, aantrekkelijk of gewenst zijn zal de groei van mobiliteit in Maassluis voor een groot deel worden opgevangen door meer autogebruik. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en het milieu. De openbare ruimte kan efficiënt en optimaal worden benut wanneer het reizen te voet, met de fiets, gebruikmakend van deelmobiliteit of openbaar vervoer aantrekkelijker wordt dan het reizen met de auto.



Afbeelding 10: STOP-principe. Bron: Duurzame-mobiliteit.be

Daarom gaat Maassluis de komende jaren werken met het STOP-principe (zie afbeelding 10) zodat langzaam verkeer de aandacht krijgt die het verdient. Bij het STOP-principe krijgen voetgangers (Stappers) de hoogste prioriteit opgevolgd door fietsers (Trappers), Openbaar vervoer en Privé gemotoriseerd vervoer. Dit betekent dat alle verschillende modaliteiten de juiste plek en voorzieningen in de openbare ruimte toebedeeld krijgen. Zeker in combinatie met het openbaar vervoer, maar ook voor korte afstanden zoals in winkelgebieden, naar scholen en sportfaciliteiten verdient het voetgangers- en fietsnetwerk meer aandacht. Meer ruimte voor de voetganger en fiets betekent meer openbare ruimte waar gerecreëerd, gespeeld, geconsumeerd en verbleven kan worden. Een robuust en veerkrachtig mobiliteitssysteem staat voor hoge kwaliteit netwerken voor alle modaliteiten, betrouwbaarheid, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid van voorzieningen. Om dat te bereiken is het van belang om op systeemniveau te optimaliseren.

Het voetgangersnetwerk

Een goed voetgangersklimaat is voor iedereen belangrijk. Verplaatsingen die te voet worden afgelegd nemen weinig ruimte in, zijn duurzaam, geven geen overlast, zijn goedkoop en zijn goed voor de gezondheid. De voetganger dient als volwaardige verkeersdeelnemer te worden gezien en alle belangrijke essentiële voorzieningen in de stad moeten ook te voet bereikbaar worden. Als voetganger kun je bijna overal lopen. Toch zijn er plekken waar de voetganger meer aandacht en prioriteit verdient.



Om het lopen als belangrijke vervoerwijze in het mobiliteitssysteem een plek te geven, gaat de gemeente zich inzetten voor:

1. **het ontwikkelen van een logisch en hiërarchisch voetgangersnetwerk;**
2. **de loophoofdroutes obstakelvrij, toegankelijk en vlak zijn;**
3. **het verbeteren van de verblijfskwaliteit voor voetgangers;**
4. **het creëren van aantrekkelijke en veilige recreatieve wandelroutes.**

Het fietsnetwerk

Om de fiets als vervoerswijze nog aantrekkelijker te maken, dient het fietsnetwerk veilig, comfortabel en aaneengesloten te zijn. Het is belangrijk dat fietsroutes binnen de gemeentegrenzen van Maassluis worden aangesloten met routes buiten de gemeentegrens, zoals de Metropolitane Fietsroutes. Hiervoor is goede en intensieve samenwerking met omliggende gemeenten in regioverband met MRDH essentieel. Ook is de gemeente in nauw contact met de Fietsersbond.

Met de opkomst van hogere snelheden van tweewielers, kan de fiets het meest gebruikte vervoermiddel worden in verplaatsingen tot 15 kilometer. De fiets moet een hoogwaardig alternatief zijn voor de auto, in de stad voor korte afstanden, het ontsluiten van recreatiegebieden buiten de stad én voor woon-werkverkeer. Dat is alleen mogelijk door meer inzet op:

1. **het volledig maken van het fietsnetwerk;**
2. **het verbeteren van de kwaliteit, comfort en veiligheid van het bestaande fietsnetwerk;**
3. **het verbeteren en uitbreiden van fietsvoorzieningen in de stad door onder andere het verbreden van fietspaden om snelheidsverschillen op te kunnen vangen;**
4. **het creëren van betere voorzieningen voor het recreatieve fietsen.**



Fietsen in Maassluis, optimale fietsverbindingen. Bron: ErvaarMaassluis



Het ov-netwerk

Het openbaar vervoer heeft als hoofddoel het bereikbaar maken van kernlocaties en voorzieningen. Het is belangrijk dat Maassluis bereikbaar blijft met openbaar vervoer op verschillende niveaus, zowel nationaal als lokaal. De hoge kwaliteit – snelheid, comfort, veiligheid – zorgt voor een positieve ervaring en maakt van het ov een serieus alternatief voor de auto.

Op de lange termijn neemt het gebruik van openbaar vervoer toe waardoor grote investeringen in hoogwaardige ov-voorzieningen nodig zijn. Het doel is om een netwerk van robuuste lijnen op een logisch en aaneengesloten openbaarvervoernetwerk op te bouwen dat onder andere forenzen accommodeert. In samenwerking met omliggende gemeenten en MRDH is er veel aandacht voor een HOV-verbinding tussen Maassluis – Naaldwijk – Den Haag.

In de toekomst staat er in Maassluis qua openbaar vervoer een combinatie van een fijnmazig, lokaal netwerk en directe verbindingen met HOV op de plannen. Doel is een goede aansluiting op belangrijke voorzieningen zowel binnen Maassluis, MRDH als daarbuiten. De basis blijft het huidige ov-netwerk samen met lokaal maatwerk. In samenwerking met buurgemeenten en de inzet van ketenmobiliteit. De volgende acties zijn nodig:

1. **het verbeteren van het voor- en natransport naar de HOV-haltes door onder andere:**
 - a) **kleinschalige lokale oplossingen;**
 - b) **het vergroten van het aanbod van deelmobiliteit bij haltes;**
 - c) **het meegroeien van (fiets)voorzieningen bij ov-haltes;**
2. **intensifiëring samenwerking met de MRDH.**



De Hoekse lijn als voorbeeld van een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding. Bron: AD



Het autonetwerk

Om onder andere de verwachte groei van automobilititeit te accommoderen moet het hoofdautonetwerk compleet en efficiënt ingericht worden. Het wegennet heeft een duidelijke en logische hiërarchie van wegen, waardoor verkeer zo snel mogelijk naar wegen met een hogere categorie wordt geleid. De goede doorstroming maakt deze routes aantrekkelijk en zo worden het stadcentrum en de woonwijken ontlast. Hiervoor is het van belang dat het huidige autonetwerk goed wordt onderhouden.

Indien nodig dienen specifieke doorstromingsknelpunten aangepakt te worden. Voorziene doorstromingsknelpunten zijn op dit moment de kruispunten gelegen bij de aansluitingen van de A20, afrit 6 en 7. Hoewel gelegen buiten het grondgebied van de gemeente is het voor de bereikbaarheid van Maassluis van groot belang. Daarom werkt de gemeente samen met de buurgemeenten Westland en Midden-Delfland, Rijkswaterstaat en MRDH. Daarnaast ligt de komende jaren de nadruk op het accommoderen van het voetgangers-, fiets en openbaarvervoernetwerk zodat alternatieven voor het autoverkeer in orde zijn. De volgende acties zijn nodig:

1. **het beheren, onderhouden en renoveren van het bestaande autonetwerk;**
2. **doorstromingsknelpunten bij de aansluiting van de A20 oplossen in samenwerking met desbetreffende partijen;**
3. **het maken van een logisch hiërarchisch netwerk met passende wegenkenmerken (kwaliteit, snelheden, type kruisingen, voorrangsregels, et cetera).**

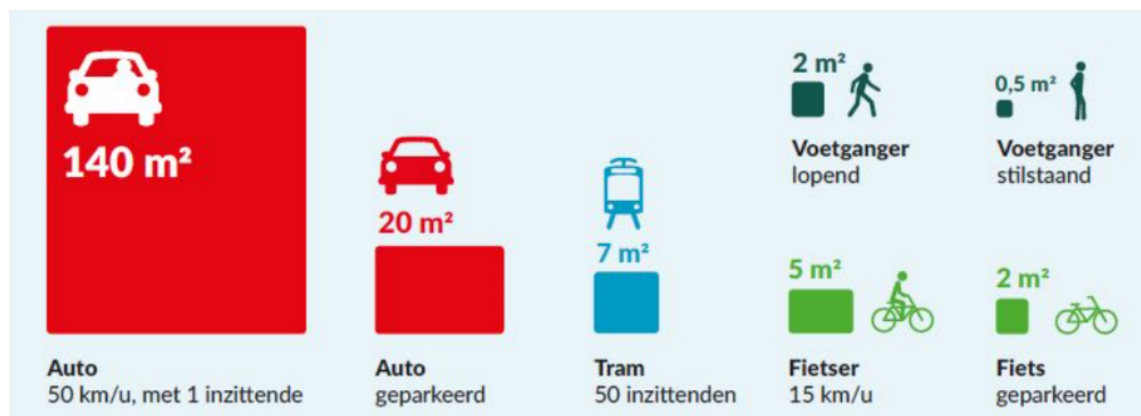
Kortom; de gemeente zet zich volgens het STOP-principe in voor een goede doorstroming en bereikbaarheid voor alle modaliteiten: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto. De basis is het onderhouden van de bestaande netwerken (voetgangers-, fiets-, openbaarvervoer- en autonetwerk) en breiden uit indien nodig. Wanneer onvoorziene knelpunten zich voordoen worden deze opgepakt. Verder zet de gemeente zich specifiek in op:

- het maken van een logisch (recreatieve) hiërarchische netwerken met passende wegenkenmerken (kwaliteit, snelheden, type kruisingen, voorrangsregels, et cetera);
- de loophoofdroutes obstakelvrij, toegankelijk en vlak maken;
- het verbeteren van de verblijfskwaliteit voor voetgangers;
- het verbeteren van de kwaliteit, comfort en veiligheid en uitbreiden van het bestaande fietsnetwerk;
- het verbeteren en uitbreiden van fietsvoorzieningen in de stad;
- het creëren van betere voorzieningen voor het recreatieve fietsen;
- het verbeteren van het voor- en natransport naar de HOV-haltes door onder andere.:
 - a) kleinschalige lokale oplossingen;
 - b) het vergroten van het aanbod van deelmobilititeit bij haltes;
 - c) het meegroeien van fietsvoorzieningen bij ov-haltes;
- intensifiëring van de samenwerking met MRDH (regionale fietsroutes en kennisdeling openbaar vervoer);
- doorstromingsknelpunten bij de aansluiting van de A20 oplossen in nauwe samenwerking met omliggende gemeenten en RWS.



5.2 Efficiënt en optimaal gebruik van de openbare ruimte

Er is in de stad maar een beperkte hoeveelheid openbare ruimte beschikbaar. Tegelijkertijd is in de laatste decennia de druk op de openbare ruimte steeds groter geworden. De hoeveelheid verplaatsingen neemt bijna elk jaar toe als gevolg van economische groei en het toenemende aantal inwoners. Maar ook als gevolg van de behoefte van de inwoners om zich te verplaatsen, bijvoorbeeld voor sociale contacten of om via internet bestelde spullen thuis te laten bezorgen. De voertuigen zelf worden ook steeds groter. Auto's van nu zijn veel breder dan de auto's van 20 jaar geleden. Hetzelfde geldt voor (bak)fietsen, bussen en vrachtwagens. Hoe meer geparkeerde auto's in woonwijken, rondom winkelcentra en sportfaciliteiten hoe minder openbare ruimte voor groen en recreatie. Door een toename van het autobezit en groei van autogebruik komt de leefbaarheid van de gemeente onder druk te staan. Het autoparkeren zorgt voor grote druk op de inrichting van de openbare ruimte. De gemeente is genoodzaakt om passende oplossingen te faciliteren. Bijvoorbeeld autogebruikers verleiden om gebruik te maken van andere modaliteiten, zoals het openbaar vervoer, de fiets of deelmobiliteit en kritisch kijken naar geldende parkeernormen. Ruimte die door minder autoparkeren beschikbaar komt dient te worden ingezet voor het creëren van prettige en gezonde leefomgevingen. Alternatieven voor het autogebruik en -bezit dienen te allen tijde voorradig en aanwezig te zijn, zoals openbaar vervoer, fietsparkeervoorzieningen, deelmobiliteit en voetgangers- en fietsverbindingen.



Ruimtegebruik per vervoerswijze. Bron: Moma Shaping Society.

Op veel plekken komen alle modaliteiten samen op de schaarse openbare ruimte en er ontstaan conflicten tussen verschillende weggebruikers. Hoe multifunctioneler en flexibeler de inrichting en het beheer van de openbare ruimte is, hoe toekomstbestendiger deze is. Hierbij zijn de voetganger en fietser leidend bij het inrichten van de openbare ruimte. Zo kan er beter op de openbare ruimte worden ingespeeld op trends en ontwikkelingen in de samenleving. Ook wordt de leefbaarheid van winkel-, woon- en recreatiegebieden verhoogd. Het faciliteren van vervoerstromen over water kan de druk op de schaarste van de openbare ruimte verlichten.

Ook valt er winst te halen als het gaat om de huidige vervoerbewegingen in verband met pakketbezorging, bouwlogistiek en stadslogistiek. Om ruimte efficiënter te benutten en onnodige verplaatsingen te minimaliseren kan er worden gedacht aan het introduceren van logistieke hubs aan de rand van de gemeente en/of bedrijven- en bouwterreinen door het plaatsen van pakketkluisen bij openbaarvervoerknooppunten. Hierbij is er extra aandacht voor bouwverkeer. Bijvoorbeeld in samenwerking met de Verkeersonderneming om overlast te beperken. Ook werkt de gemeente samen met MRDH, logistieke bedrijven, kennisinstellingen en producenten onder de noemer Zero Emission Stadslogistiek (ZES). ZES richt zich op het reduceren van schadelijke emissies als gevolg van logistiek tot nul in 2025.



Om de openbare ruimte optimaal te benutten dienen de volgende acties uitgevoerd te worden:

1. **langzaam verkeer in het stadscentrum, woonwijken en recreatiegebieden krijgt prioriteit;**
2. **passende oplossingen om de druk van het autoparkeren te reduceren;**
3. **reduceren van schadelijke emissies als gevolg van stadslogistiek door samenwerking.**

Samenvattend zet de gemeente zich in op kwalitatieve hoge leefomgevingen waarbij de ruimte efficiënt wordt benut door de verkeersstromen te optimaliseren. Hierbij zet de gemeente in op:

- langzaam verkeer in het stadscentrum, in de woonwijken en recreatiegebieden krijgt prioriteit;
- faciliteren van alternatieven voor autobezit en -gebruik;
- reductie van schadelijke emissie als gevolg van stadlogistiek en bouwlogistiek.



Emissieloze stadslogistiek, post bezorgen met de bakfiets. Bron: PostNL.

5.3 Inspelen op nieuwe mobiliteitsconcepten

Een robuust mobiliteitssysteem betekent ook een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. We staan aan de vooravond van andere manieren van verplaatsingen. Dit betekent dat de infrastructuur en ontwikkellocaties geschikt moeten zijn voor toekomstige vervoermiddelen en mobiliteitsconcepten. Gemeente Maassluis heeft aandacht voor de mobiliteitstransitie. We voorzien een dekkend netwerk van elektrische oplaadpunten en actualiseren het beleid waar nodig. Indien passend werken we hierin samen met buurgemeenten.

Nieuwe concepten en innovaties dragen bij aan een efficiënt mobiliteitssysteem. De komende jaren zet de gemeente in op een mobiliteitssysteem in Maassluis dat ketenmobiliteit, keuzevrijheid en de mobiliteitstransitie faciliteert. De gemeente wil het mogelijk maken dat inwoners hun gewenste reis flexibel kiezen door het aanbod van deelmobiliteit te verhogen. Hierdoor neemt de noodzaak om zelf over vervoersmiddelen te beschikken af. Hierbij is de financiële aantrekkelijkheid van deelmobiliteit in een ketenreis van belang. Tegelijkertijd waakt de gemeente ervoor dat het de regie over deelmobiliteitsaanbieders behoudt.





Diensten op basis van data zullen een belangrijke rol spelen zodat de gebruiker vooraf een afgewogen keuze kan maken, bijvoorbeeld bij spitsdrukke een bepaalde route te vermijden. Nieuwe mobiliteitsdiensten of concepten zoals 'Mobility-as-a-Service', kunnen betekenisvol zijn voor de verduurzaming van het mobiliteitssysteem. *Mobility as a Service* staat voor het eenvoudig en inzichtelijk maken van de best passende deur-tot-deur reis. Hiervoor is het van belang dat Maassluis inzet op het genereren van kennis en kennisdeling (intern en extern). Door het actief monitoren van vervoersstromen, zoals tellingen, en gebruikmaken van verschillende modaliteiten, zal het gemeentelijk aanbod steeds beter aansluiten op de behoeften.

Door gebruik te maken van pilots kan er op een gepaste wijze voor - en na situaties in beeld worden gebracht. Daarnaast geeft de gemeente ook ruimte om nieuwe mobiliteitsconcepten uit te proberen, te innoveren en indien gewenst op te schalen. Zoals het aanbieden van (elektrische)deelmobiliteit (deelauto's, deel(bak)fietsen en/of deelscooters), logistieke hubs en kleinschalig openbaar vervoer.

Om een flexibel en toekomstgericht mobiliteitssysteem te maken zet de gemeente in op:

1. **dekkend elektrisch laden netwerk;**
2. **faciliteren van ketenmobiliteit;**
3. **het ten volle benutten van innovatieve mobiliteitsconcepten;**
4. **experimenteren met nieuwe mobiliteitsconcepten.**

De gemeente zet zich in voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem door:

- faciliteren van elektrisch laden;
- faciliteren van ketenmobiliteit (met nadruk deelmobiliteit);
- benutten van innovatie;
- durven te experimenteren.



Elektrische deelscooter van GO Sharing sinds najaar 2020 beschikbaar in Maassluis. Bron: Gemeente Maassluis



6. VISIE 2040: MENS EN MILIEU STAAN CENTRAAL

De denklijn 'mens en milieu staan centraal' richt zich op het inzetten van mobiliteit om een prettige leefomgeving te creëren. Veiligheid, klimaat en het verenigen van verschillende belangen zijn hierbij essentieel. Om de denklijn 'mens en milieu centraal' te realiseren zijn er drie sublijnen gedefinieerd.

6.1 Een verkeersveilige stad

Wanneer de openbare ruimte intensief gebruikt wordt en de druk op het gebruik van de ruimte verder toeneemt speelt de uitdaging om ervoor te zorgen dat alle weggebruikers, van alle leeftijden, veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Ook gemeente Maassluis maakt een punt van nul verkeersslachtoffers en hanteert een risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak. Verkeersveiligheid draait om het minimaliseren van ongevalsrisico's tussen verschillende weggebruikers. Het gaat zowel om infrastructurele aanpassingen als gedragsmaatregelen.

Om dit te bereiken richt de gemeente zich met name op herkomst en bestemmingen van de jonge en oude doelgroepen. Zoals veilige wandel- en fietsroutes rondom scholen, sport- en winkelvoorzieningen. Met veilig bedoelen we dat de infrastructuur zelf niet leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties maar ook dat de infrastructuur 'vergevingsgezind' is. Dat wil zeggen dat de infrastructuur de impact van een ongeval zoveel mogelijk beperkt. Als basis hiervoor gelden de principes van Duurzaam Veilig:

- **Functionaliteit van wegen.**
Categorisering stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.
- **Homogeniteit van massa, richting en snelheid.**
Vaak betekent dit gemengd verkeer tot 30 km/h en bij hogere snelheden het scheiden van fietsers en autoverkeer.
- **Herkenbaarheid.**
Verkeersdeelnemers moeten bij het zien van de wegen kunnen inschatten welk rijgedrag er verlangd wordt en welke regels er gelden.
- **Statusonderkenning.**
Het is onoverkoombaar dat weggebruikers hun eigen vaardigheden soms verkeerd inschatten.



Aandacht voor ouderen: veilige en toegankelijke voetpaden. Bron: AD



Goed wegontwerp zorgt ervoor dat de snelheid van weggebruikers beperkt wordt. Hierdoor draagt een duurzaam veilige inrichting van het netwerk bij aan het verminderen van verkeersongevallen. Grote snelheidsverschillen tussen weggebruikers worden zoveel mogelijk voorkomen. Indien nodig worden snelheidslimieten voor alle weggebruikers verlaagd. Voor een homogeniteit en de herkenbaarheid van het fietsnetwerk is het bijvoorbeeld van belang dat fietspaden zoveel mogelijk met rood asfalt worden uitgevoerd. Ook een mensvriendelijke inrichting van de straat, denk bijvoorbeeld aan veel ruimte voor verblijven, wat zorgt voor minder nadruk op het autoverkeer en lagere snelheden. Nieuwbouwlocaties bieden de mogelijkheid om vanaf de start verkeersveiligheid en leefbaarheid te borgen en in te richten volgens de normen van Duurzaam Veilig.

Ook heeft de gemeente structureel aandacht voor gedragsbeïnvloeding toegespitst op relevante doelgroepen en passende onderwerpen. Door jong en oud in staat te stellen te lopen en te fietsen, faciliteert de gemeente dat kinderen al op jonge leeftijd veilig en zelfstandig naar school kunnen en ouderen langer zelfstandig en gezond blijven. Voor de jongeren betekent dit specifiek dat, naast educatie (verkeersregels in het algemeen) en bewustwordingscampagnes (smartphone gebruik in het verkeer), handhaving rondom scholen van belang is. Met name het haal- en brenggedrag van ouders en/of verzorgers heeft een negatieve impact op de verkeersveiligheid en tast de aantrekkelijkheid van de schoolomgevingen aan. Door middel van pilots, zoals de introductie van schoolstraten, willen we experimenteren hoe we het haal- en brenggedrag kunnen sturen. Voor ouderen betekent dit met name de vaardigheden voor het gebruik van de elektrische fiets (veiligheidsrisico met name bij op- en afstappen) en dat men bekend is met toegankelijke (onder andere rollator- en rolstoelgeschikt) voetgangersroutes. De gemeente haakt actief aan bij bewustwordingscampagnes van het Rijk: zoals het programma Doortrappen en MONO.

Tot slot; om het gebruik van actieve vervoermiddelen onder alle doelgroepen te optimaliseren dient er ook rekening te worden gehouden met de sociale veiligheid van fietsparkeerplaatsen, goede verlichting bij openbaarvervoerhaltes en op de fiets- en voetgangerspaden.

De komende jaren zet de gemeente in op:

- 1. infrastructurele maatregelen: veilige wandel- en fietsroutes rondom scholen, sport- en winkelvoorzieningen, Duurzaam Veilig als leidraad om snelheid en verschillen in snelheid van weggebruikers te beperken;**
- 2. gedragsmaatregelen: gepaste verkeerseducatie per doelgroep, handhaven rondom schoolomgevingen en bewustwordingscampagnes per doelgroep;**
- 3. aandacht voor sociale veiligheid rondom voet- en fietspaden.**

Om een verkeersveilige stad te realiseren zet de gemeente in op maak een punt van nul verkeersslachtoffers door het minimaliseren van ongevalsrisico's. Hierbij focust de gemeente zich de komende jaren specifiek op infrastructurele- en gedragsmaatregelen:

- specifiek aandacht voor de jongere en oudere doelgroep;
- snelheidsbeperking aan de hand van Duurzaam Veilig ontwerpen;
- bewustwordingscampagnes;
- sociale veiligheid rondom voet- en fietspaden.



6.2 Mobiliteit voor iedereen

Mobiliteit is een basisbehoefte. Iedereen wil snel, makkelijk en veilig op de plek van bestemming aankomen. Mobiliteit dient daarom toegankelijk te zijn voor iedereen. Voldoende vervoersmogelijkheden en het snel en comfortabel kunnen bereiken van werk, voorzieningen en sociale activiteiten is noodzakelijk. Niet alleen de bereikbaarheid maar ook betaalbaarheid of de beschikbaarheid van vervoer bepaalt de mogelijkheid van verplaatsingen binnen en buiten de gemeente. Gemeente Maassluis zet in op mobiliteit voor iedereen en maakt een bewuste en passende afweging tussen efficiënte en inclusieve mobiliteit.



Voorbeeld van het stimuleren van fietsen in de gemeente door het beschikbaar stellen van een fiets. Bron: Maassluis24.nl.

Het is van belang rekening te houden met een diversiteit aan reizigers. Ook met inwoners die minder mobiel zijn, op oudere leeftijd zijn of weinig te besteden hebben. Met investeringen in doorgaande openbaarvervoerverbindingen wordt het openbaar vervoer met name aantrekkelijk voor de doorsnee reiziger. Er is veel potentie voor de fiets om in de behoefte van korte afstanden te voorzien. Iedereen die in staat is om te fietsen, wordt gestimuleerd om te fietsen. Afstemming met het sociale domein en het optimaliseren van het bestaande aanbod, zoals Wmo-vervoer, is hierbij cruciaal. Verder is het lopen of fietsen naar een bushalte niet ideaal voor wie slecht ter been is of geen toegang heeft tot eigen vervoer. Het openbaar vervoer dient toegankelijk te zijn voor iedereen, wanneer dit niet het geval is zorgt de gemeente voor een maatwerkoplossing. Hierbij werkt de gemeente samen met vervoermaatschappijen, buurgemeenten en MRDH.

De gemeente zorgt voor mobiliteit voor iedereen door:

1. **de bereikbaarheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid van mobiliteit te borgen;**
2. **rekening te houden met diverse doelgroepen;**
3. **samen te werken met sociaal domein en/of vervoermaatschappijen, buurgemeenten en MRDH.**

Gemeente Maassluis zet in op mobiliteit voor iedereen en maakt een bewuste en passende afweging tussen efficiënte en inclusieve mobiliteit. Hierbij hanteert de gemeente bereikbaarheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid als uitgangspunt.



Kleinschalige en flexibele openbaarvervoeroplossing in Maassluis. Bron WOS.nl.

6.3 Kiezen voor actieve vervoerswijzen

Bewustwording dat mobiliteit impact heeft op de leefomgeving neemt toe. Er zijn steeds meer mensen die bewust kiezen voor lopen, de fiets, het openbaar vervoer of elektrisch rijden. Verplaatsingen te voet of met de fiets zorgt voor vrijwel geen CO₂-uitstoot, geen lawaai en geen stankoverlast. Ook de gemeente zet bewust in op emissieloze en actieve vormen van mobiliteit om de kansen op het gebied van milieu en gezondheid optimaal te benutten en een CO₂-neutrale gemeente te realiseren. Hiervoor dient ten minste het voetgangers- en fietsklimaat optimaal te zijn binnen de gemeente. Hoe meer mensen kiezen voor actieve mobiliteit, hoe beter het voetgangers- en fietsklimaat wordt. Voetgangers- en fietsroutes dienen aantrekkelijk te zijn voor dagelijks en recreatief gebruik. Het stimuleren van wandelen en fietsen richt zich niet alleen op inwoners van Maassluis maar ook op het aantrekken van recreatieve fietsers en wandelaars uit andere gemeenten.

Zo zet Maassluis nadrukkelijk in op het faciliteren en aanmoedigen van het gebruik van actieve vervoersmiddelen voor korte afstanden. Van autocultuur in 2020, naar fietscultuur in 2040. Hierbij is bewustwording van belang. Een derde van de verplaatsingen van minder dan 7,5 kilometer vinden plaats met de auto. Terwijl afstanden tot 7,5 kilometer vaak gemakkelijk met de fiets kunnen worden gemaakt en zelfs afstanden tot 15 kilometer met de elektrische fiets. Lopend en/of met fietsend de kinderen wegbrengen naar school en vervolgens door naar werk, eventueel aangevuld met deelmobiliteit of openbaar vervoer, dient aantrekkelijker te worden. Aangezien Maassluis een echte forenzenstad is, zet de gemeente actief in op het stimuleren van actieve mobiliteit onder forenzen in samenwerking met bedrijventerreinen en de Verkeersonderneming (werkgeversaangepak). Wanneer het reizen te voet, met de fiets of openbaar vervoer voor deze groep geen reële optie is zet de gemeente in op emissieloos en schoon autoverkeer om CO₂ te besparen.



Voor het stimuleren van actieve mobiliteit is het van belang dat de leefomgeving hiervoor ontworpen en ingericht is. Een groene woon- en werkomgeving nodigt bijvoorbeeld uit tot wandelen of hardlopen. Het oplossen van ontbrekende schakels in het voetgangers- en fietsnetwerk, door het creëren van doorsteekjes rond voorzieningen, kan de voetganger en fietser qua snelheid laten concurreren ten opzichte van het reizen per auto in de stad. Bij voorkeur krijgen voetgangers en fietsers voorrang ten opzichte van de auto. Meer ruimte voor de voetganger en fietser rondom stations, schoolomgevingen én in de binnenstad nodigen uit tot actieve mobiliteit.

De gemeente zet in op:

1. **aantrekkelijke voetgangers- en fietsroutes voor dagelijks én recreatief gebruik;**
2. **onder forenzen het reizen te voet, met de fiets te stimuleren door ketenmobiliteit of emissieloos per auto;**
3. **oplossen van ontbrekende schakels om het reizen per actief vervoersmiddel aantrekkelijker te maken dan met de auto.**

De gemeente zet zich bewust in voor emissieloze en actieve vormen van mobiliteit om de kansen op het gebied van milieu en gezondheid optimaal te benutten. Van autocultuur in 2020, naar fietscultuur in 2040.



Recreatief fietsen in Maassluis. Bron Aardrijk-sigrunlobst.





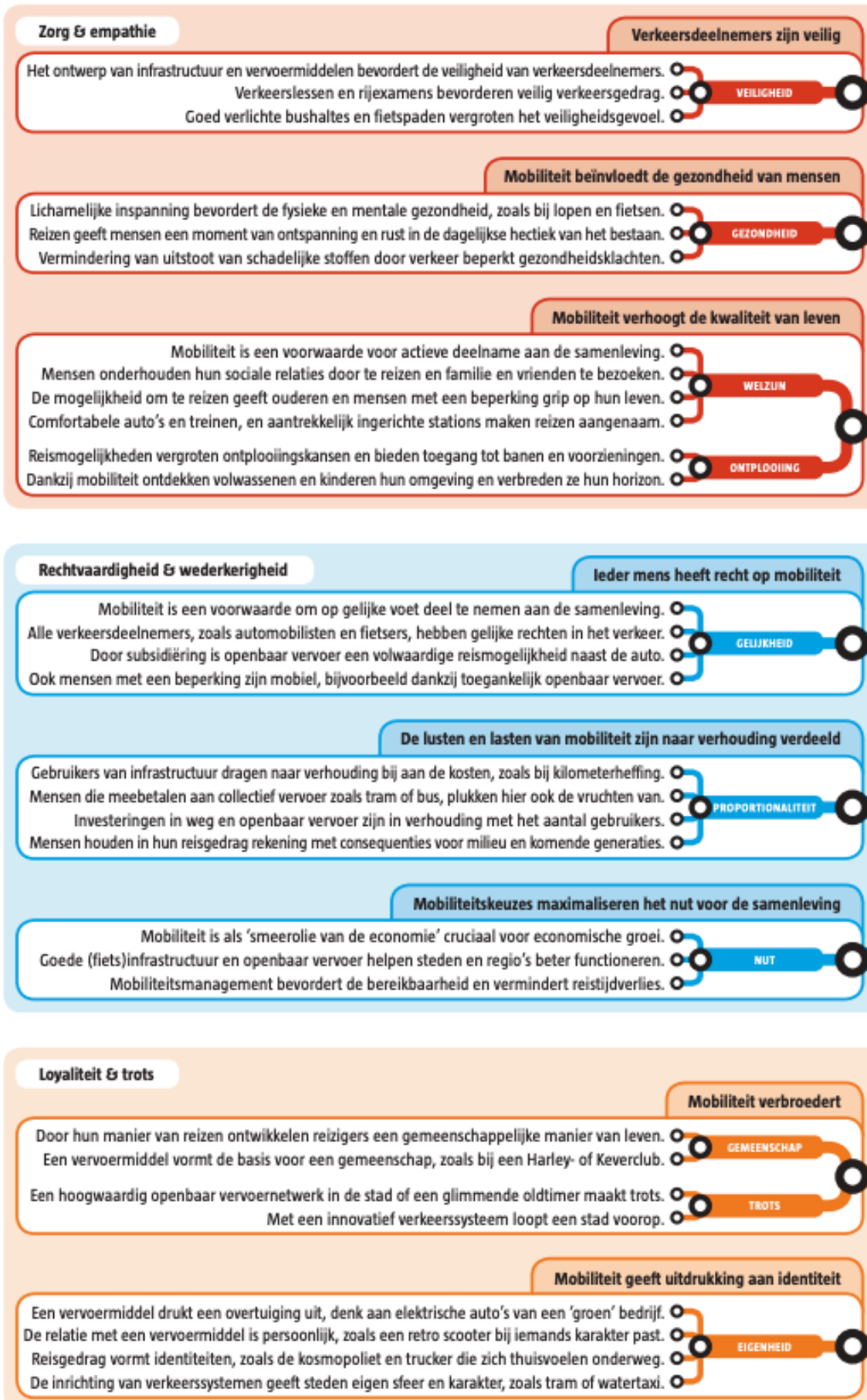
7. BIJLAGEN

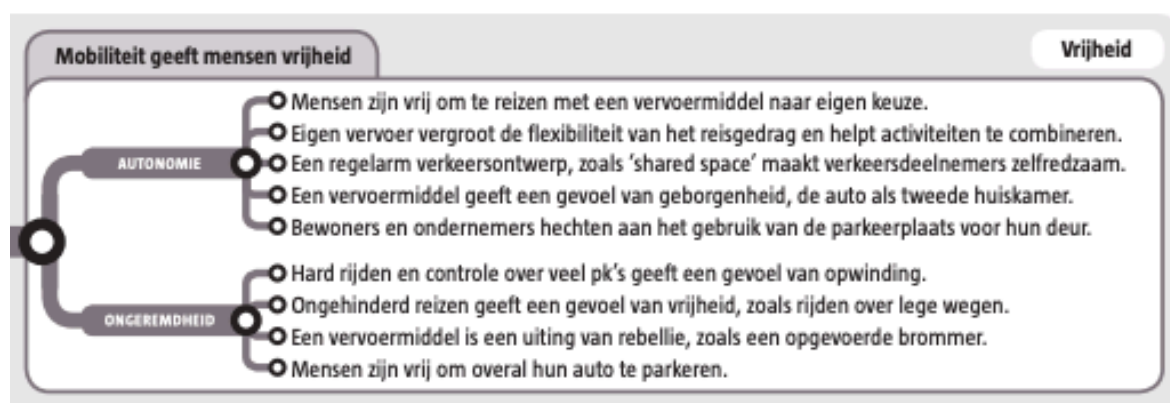
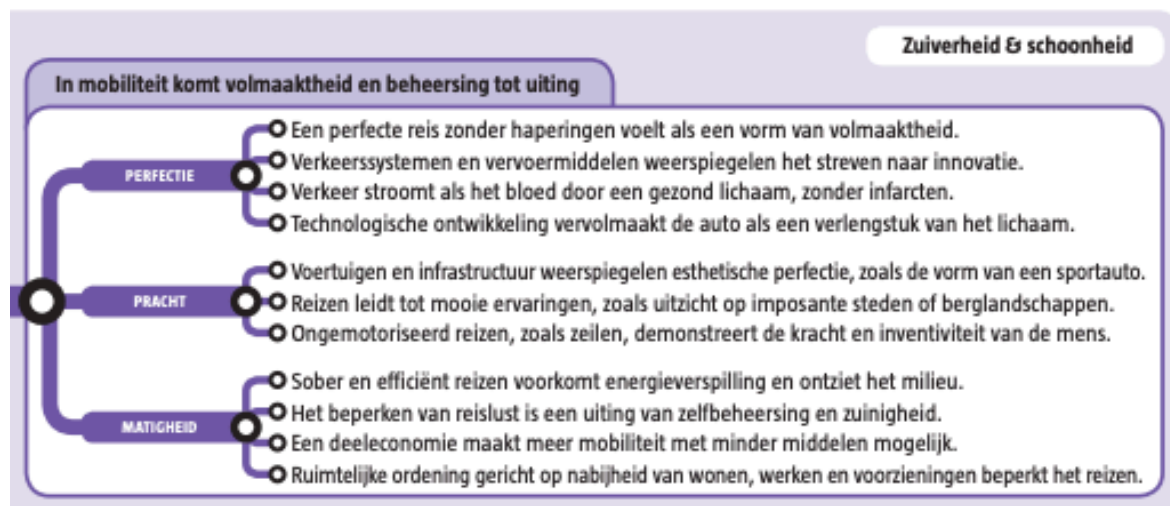
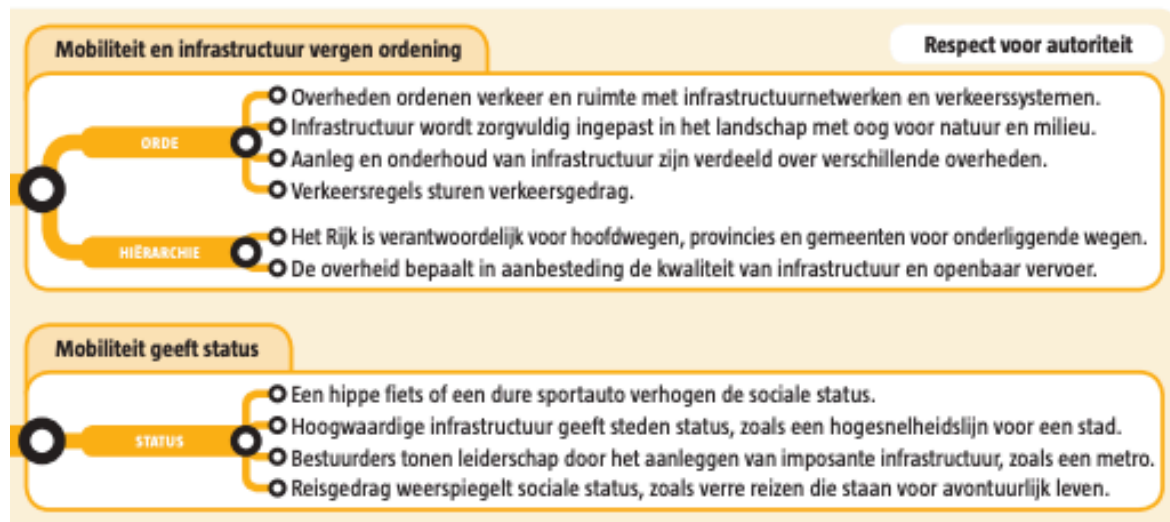
7.1 Bijlage 1: Geconsulteerde regionale partners en organisaties

Organisatie	Functie	Contactpersoon	Datum
Maassluise Sport en Recreatieraad	Lokale vertegenwoordiger	Joop Luijendijk	01.09.2020
EBS	Vervoerskundige	Robin Berghouwer	29.07.2020
Provincie Zuid-Holland	Strateeg mobiliteit en milieu	Ron van Noortwijk	07.08.2020
Fietsersbond	Lokale vertegenwoordiger	Aad van Leeuwen	10.08.2020
Rijkswaterstaat	Adviseur verkeer	Marc van Rongen	12.08.2020
RET	Netwerkmanager	Eddie Pelle	18.08.2020
MRDH	Programmamanager Duurzame mobiliteit	Dieneke Mooiman	20.08.2020
Gemeente Vlaardingen	Beleidsmedewerker verkeer	Hanno Hommel	25.08.2020
Gemeente Westland	Beleidsmedewerker verkeer	Remco de Bruijn	27.08.2020
MRDH	Adjunct manager Verkeer Senior beleidsadviseur	Raymond van Keerberghen Roel Bouman	27.08.2020
MRDH	Adjunct manager ov	Jos Wassens	02.09.2020
Gemeente Midden-Delfland	Beleidsmedewerker verkeer	Mariëlle Bartels	03.09.2020
Gemeente Maassluis	Beleidsadviseur Onderwijs en Jeugd	Els van Plank	13.10.2020



7.2 Bijlage 2: Waardenkaart Mobiliteit





Toelichting

Deze Waardenkaart Mobiliteit geeft een overzicht van de waarden die ten grondslag liggen aan de opvattingen die mensen hebben over mobiliteit. Met mobiliteit bedoelen we op deze kaart de verplaatsing van mensen en hoe beleidsmakers deze verplaatsingen sturen. Achter elke waarde staan een of meer toelichtende zinnen die het ideaalbeeld beschrijven van degene die de waarde ervaart. De voorbeelden in deze zinnen zijn niet uitputtend.

Over de hele kaart genomen geven de voorbeelden in de zinnen een volledig beeld van mobiliteit. Deze kaart is gemaakt in opdracht van Windesheim, CROW-KpVV, Planbureau voor de Leefomgeving en de Radboud Universiteit. De kaart is het resultaat van literatuuronderzoek en drie denksessies met deskundigen. Wij bedanken alle deskundigen voor hun bijdrage.

