



gemeente
Schiedam

Schiedam op de Fiets

*Uitvoeringsprogramma Fietsen 2016 -2020
Achtergronddocument*

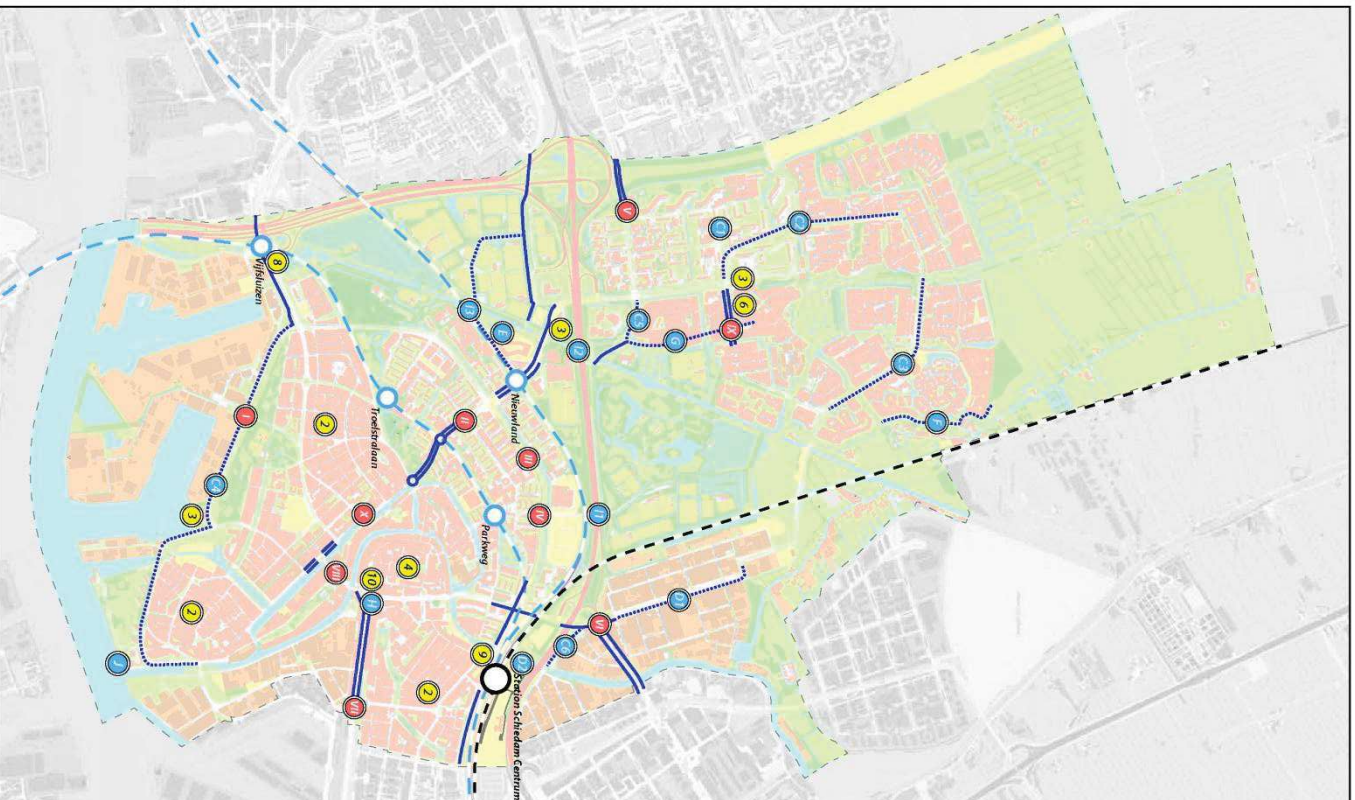
Inhoud

1 Inleiding	4		
2 Beleid	5		
2.1 Gemeentelijk beleid: GVVP 2011-2020	5		
2.2 Regionaal beleid: MRDH	5		
2.3 Fietsagenda Tour de Force 2020	8		
2.4 Overige onderzoeken	8		
3 Fietsparkeren	10		
3.1 Fietsendiefstal	10		
3.2 Fietsparkeren bij de woning	10		
3.3 Fietsparkeren in bestemmingsgebieden	12		
3.3.1 Centrum	12		
3.3.2 Hof van Spaland	13		
3.3.3 OV-knoop Schiedam Centrum	14		
3.3.4 Metrostations	14		
3.3.5 Overige OV-halten	15		
3.3.6 Scholen	15		
3.3.7 Bedrijven	15		
3.3.8 Last Mile	15		
3.4 Stimuleren en financieren	15		
4 Fietsroutenetwerk	18		
4.1 Regionaal netwerk	18		
4.2 Gemeentelijk netwerk	19		
4.2.1 Samenhang	19		
4.2.2 Directheid	19		
4.2.3 Comfort	19		
4.2.4 Aantrekkelijkheid	21		
4.3 Recreatief netwerk	21		
5 Verkeersveiligheid	23		
5.1. Objectieve verkeersveiligheid	23		
5.1.1 Ongevalscijfers	23		
5.1.2 “Fiets Veilig”: aanpak enkelvoudige ongevallen	23		
5.1.3 Bromfiets op de rijbaan	23		
5.1.4 Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2016 - 2018	24		
5.2 Subjectieve verkeersveiligheid	25		
6 Gedragsbeïnvloeding en innovatie	26		
6.1 Gedragsbeïnvloeding	26		
6.2 Innovatie	26		
6.2.1 Meegaan met de ontwikkeling van de elektrische fiets	26		
6.2.2 Ruimte maken voor nieuwe ontwikkelingen	26		
7 Participatie	27		
7.1 Enquête fietsgebruik 2015	27		
7.2 Kindergemeenteraad	28		
7.3 Burgerkennisnetwerk, Fietsersbond en duurzaamheidsplatform	28		
7.4 Afstemming MRDH	28		
7.5 Informatieavonden	29		
7.6 Overzicht reacties	29		
Bijlage 1: Factoren die het fietsgebruik beïnvloeden			
Bijlage 2: Enquête duurzame mobiliteit			
Bijlage 3: Fietsintensiteiten (2014)			

Maatregelenkaart fiets 2016-2020

Legenda

-  Asfalteren fietsfietspaden
-  Aanleg tweekerhingen fietspad of fietsstraat
-  Treinstation
-  Metrostation
-  Spoelfijn Rasterdam-Deur Hoog
-  Metrolijn



Fietsparkeren

1. Behoeft tussen gemeente en stalling regelen (niet op kaart)
2. Uitbreiden fietsruimte en stalling West, Oost en Zuid
3. Ophffen stalling Hof v. Spaland, Zwembad zuid en Sporthal Margriet
4. Uitbreiden/verbreiden fietsparkeren Centrum
5. Uitbreiding stallingvoorzieningen scholen (niet op kaart)
6. Hervestiging fietsparkeren bij Hof van Spaland
7. Naar behoefte fietsklemmen bij metrostations plaatsen
8. Last Mile
 - Vijfsluizen
 - Locatie voor OV-fiets
9. - Onderzoek naar mogelijke kluken GO-Bike in Schiedam
10. Stalling NS-station bewaakt incl. optimalisatie (gratis)
10. Stalling Koemarkt naar nieuwe locatie in Centrum

Fietsroutenetwerk

4. Asfalteren alle regionale fietspaden (blauw weergegeven)
8. Bij onderhoud alle fietspaden gewenste breedte geven
8. Aanleg tweekerhingen fietspad
 1. Vivaldilaan
 2. Mozartlaan-Scheepvaarweg
 3. Slimme Wiering Noordzijde
 4. Hovenlijk-Westfrankelandsdijk
 5. Beatrixlaan
 6. Nieuwpoortweg
8. Goede ontluiftingsroute Noord-Stalling NS noorden
 1. s. Grovelandseweg (Spijkersstraat-Sandhrikstraat)
 2. Herpoelering Overschieseweg
8. Verbeteren bereikbaarheid naar station Nieuwland
8. Recreatieve ontbrekende schakel Groeneweg - A Lindpad
8. Aanleg fietsstraat Schiedamsseweg
8. Vermindere wachttijd bij VRI Koemarkt-Oranjestraat
8. Verbeteren sociale veiligheid (gezonde verstedelijking)
 1. Beatrixpark, Parkweg
 2. Onderdoorgang A20 Schiedamsseweg
 3. Onderdoorgang Hoekse Lijn-Polderaan fietspad
8. Fast Ferry

Verkeersveiligheid

8. Westfrankelandsdijk-Admiraal de Ruijterstraat
8. Nieuwe Damlaan-Mgr. Nolenslaan
8. Burg. v. Haarenlaan-Piersonstraat
8. Burg. v. Haarenlaan-Parkweg
8. Laan van Boles-van Beethovenlaan
8. Oplossen deconflict VRI s. Grovelandseweg-Brauwweg
8. Retterdamsdijk-van Deventerstraat
8. Oranjestraat-Lange Nieuwstraat
8. Schiedamsseweg-Zwaidwilaan
8. Nieuwe Haven (Westfrankelandsdijk - Liduinastraat)
8. Bromfiets op rijbaan (niet op kaart)

Overig (niet op kaart)

1. Start studie naar fietsroute Weg F20 (Rdam Alcaander-Hoek v. Holland)
2. Educatie scholen en ouders
3. Educatieve ongevallen
 - Prioriteit regionale routes (zie kaart blz. 23)
 - Daarna wijkgwijze aanpak
4. Stimuleren fietsgebruik woon-werk
 1. Aanstaad e-fiets met korting
 2. Spits rijden
5. Bewegwijzering regionale en recreatieve (hooft)fietsroutes
6. Onderzoek parkeerterreinen i.t.t. auto-/fietsgebruik
7. Fietsparkeren integraal onderdeel parkeerbeleid

Uitvoeringsprogramma Fietsen 2016 -2020

1 Inleiding

Dit achtergronddocument verantwoordt de inhoudelijk keuzes voor het Uitvoeringsprogramma Fietsen 2016 -2020.

Hoofdstuk 2 beschrijft het beleid en de gebruikte onderzoeken. De hoofdstukken 3 tot en met 6 geven een analyse weer van de verschillende fietsonderwerpen:

- Fietsparkeren (hoofdstuk 3);
- Fietsnetwerk (hoofdstuk 4);
- Fietsveiligheid (hoofdstuk 5);
- Gedragsbeïnvloeding en innovatie (hoofdstuk 6).

Alle projecten, een samenvatting en het gevolgde participatieproces zijn terug te vinden in het Uitvoeringsprogramma Fietsen 2016 - 2020.

Het gevolgde participatieproces is, inclusief de beantwoording van reacties, beschreven in hoofdstuk 7.

2 Beleid

Dit hoofdstuk beschrijft het voor het uitvoeringsprogramma kaderstellende beleid en de gehanteerde onderzoeken.

2.1 Gemeentelijk beleid: GVVP 2011-2020

Het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) uit 2011 beschrijft het lokale bereikbaarheidsbeleid. Het achterliggende doel hiervan betreft een bijdrage aan een vitale stad waar het goed leven en wonen is, en aan het behouden en versterken van de strategische positie van Schiedam in de Zuidvleugel van de Randstad.

De gemeente kiest voor duurzame bereikbaarheid: goed voor mens, economie en milieu, en voor langere tijd een oplossing biedend. Ondanks de beperkte financiële ruimte zal de komende jaren nog stevig geïnvesteerd worden in de stad en haar bereikbaarheid. De beperkte financiële ruimte daagt wel extra uit tot een creatieve en integrale benadering: het benutten van kansen en win-win situaties en kosteneffectief handelen.

Het GVVP benoemt zeven prioriteiten:

- Aantrekkelijke, verkeersveilige woonwijken: voetgangers centraal;
- Meer fietsen: Schiedam fietsstad;
- Openbaar vervoer:
 - Meer en vaker met hoogwaardig openbaar vervoer;
 - Sociale functie lokaal openbaar vervoer behouden;
- Bewust kiezen, even nadenken over reizen;
- Naar duurzaam goederenvervoer;
- Een goede bereikbaarheid over de weg;
- Naar structurele oplossingen voor parkeren.

De gemeente wil de uitwerking hiervan samen met regionale partners, Schiedamse burgers en bedrijfsleven vormgeven. Het verkeer- en vervoerplan moet daarom zeker ook als uitnodiging worden gezien om de komende jaren gezamenlijk aan de slag te gaan voor een vitale en bereikbare stad.

Tabel 2.1 biedt een overzicht van de doelen voor de fiets in het GVVP en de globale stand van zaken daarvan.

2.2 Regionaal beleid: MRDH

Strategische Bereikbaarheidsagenda

De Strategische Bereikbaarheidsagenda van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (hierna: MRDH) stelt dat deze regio achterloopt bij vergelijkbare Europese metropolen. In een metropool zijn voor mensen en goederen veel kerngebieden binnen een aanvaardbare reistijd van 45 minuten bereikbaar, waardoor meer kansen voor agglomeratievoordelen ontstaan en verbetert de concurrentiekracht van de regio verbetert.



Figuur 2.1: Kerndoelen Strategische Bereikbaarheidsagenda MRDH

Categorie	Doel	Stand van zaken
Algemeen	25% groei fietsgebruik tot 2020 <ul style="list-style-type: none"> • Aandeel van de fiets van 26% naar 32% • Fietsen naar de binnenstad + 50% • Een positie in de top van Nederland 	Concreet tellingen zijn niet uitgevoerd
	Ruim voldoende waardering (7) voor het fietsen in Schiedam	De burgers geven in de “monitoring duurzame bereikbaarheid” het fietsen een 7.3
	Aandacht voor de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de opkomst van de elektrische fiets	Wordt rekening mee gehouden met bredere fietspaden; Wettelijke veranderingen in 2017: snelle elektrische fiets wordt als bromfiets gezien
	Bevorderen van de fietsvaardigheid in het basisonderwijs door opname in of koppeling aan het lesprogramma	Is opgenomen in uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2016 - 2018
	Bevorderen van het fietsgebruik in de keten met het openbaar vervoer: OV-fiets op trein- en metrostations	Stalling NS-station gratis bewaakt stallen Waar nodig worden bij metrostations extra stallingvoorzieningen geplaatst.
Steunen van initiatieven van marktpartijen met leenfietsen	Op dit moment lopen gesprekken met GO BIKE	
Fietsnetwerk	Snelheid van een gemiddelde fietsrit van 12 naar 14 km/h en maximaal 45 seconden wachttijd bij verkeerslichten	Niet concreet gemeten
	Verbeteren van kwaliteit, snelheid en comfort: restopgave asfalteren fietspaden in 2015 50% gereed, 100% in 2020	Programma wordt doorgezet. Alleen bij ambitieus beheerprogramma worden alle regionale routes voor 2020 voorzien van asfalt
	Realiseren van ontbrekende schakels: tot 2015 Poldervaartroute compleet, Harreweg, Nieuw Mathenesserstraat, Schieveste, Beatrixpark; voor 2020 ‘s Gravelandseweg, Schie, Scheepvaartweg, verlengde Polderdwarsweg, Buitenhavenweg, Vlaardingerdijk;	Poldervaart, Harreweg, Nieuw Mathenesserstraat, Polderdwarsweg gerealiseerd
	OV over water wordt positief gewaardeerd, marktinitiatieven worden gesteund	In 2017 gaat fiets/voetveer varen naar Rotterdam Heijlmaat en Centrum (wellicht najaar 2016)

Categorie	Doel	Stand van zaken
Fietsenstallingen	Algemeen: voldoen aan behoefte, stallingen nabij bestemming	Inhaalslag nodig; in dit uitvoeringsprogramma wordt hier prioriteit aangegeven
	Bij woningen: realiseren van voldoende aanleunhekjes; trommels t.l.v. bewoners (na subsidie)	Inhaalslag nodig; in dit uitvoeringsprogramma wordt hier prioriteit aangegeven
	Bij winkels: realiseren van voldoende aanleunhekjes, behoud van bewaakte stallingen Koemarkt en Stadserf	Bewaakte stalling Koemarkt op andere locatie i.v.m. Schiekwartier; Hoogstraat tegenover Nieuwe Passage kansrijk.
	Bij stations: realiseren voldoende stallingen in samenwerking met NS en MRDH	Stalling NS-station gratis bewaakt stallen Waar nodig worden bij metrostations extra stallingvoorzieningen geplaatst
Diefstalpreventie	Halvering van fietsdiefstal in 2020	Tussen 2009 en 2014 toename van 40%. Inhaalslag nodig; in dit uitvoeringsprogramma wordt hier prioriteit aangegeven
	50% van de fietsen geregistreerd	Niet bekend op dit moment
	Vaker aangifte bij diefstal: 40%	Niet bekend op dit moment

Tabel 2.1: Fietsdoelen in het GVVP en de stand van zaken

Als regio van middelgrote en kleinere steden is het bereiken van dezelfde agglomeratievoordelen als een grote metropool een uitdaging. Het verbeteren van het verkeer- en vervoersysteem is volgens de MRDH daarom cruciaal.

Tegelijk moet er een juiste balans gevonden worden tussen het beter bereikbaar maken en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit.

Verder heeft de MRDH als doel gesteld om bereikbaarheid betaalbaar te houden om hiermee voor iedereen zoveel mogelijk kansen te bieden zichzelf te ontplooien.

Door een schoner, stiller en zuiniger vervoersysteem te stimuleren wil de MRDH tenslotte een klimaat- en energiecrisis helpen afwenden.

Het gebruik van de fiets als vervoersmiddel sluit aan bij de hierboven genoemde doelstellingen van de metropoolregio. Een fijnmazige fietsnetwerk binnen de steden in het hoofdstedelijk kerngebied zorgt voor ideale conditie voor fietsers om zich binnen de steden snel te kunnen verplaatsen.

Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

De Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid van de MRDH vormt een uitwerking van de Strategische Bereikbaarheidsagenda en wordt naar verwachting binnenkort vastgesteld. In de ontwerpversie is een regionaal basisnetwerk fiets opgenomen.

Hierbij heeft de MRDH in het bijzonder aandacht besteed aan de fietsbereikbaarheid van OV-knooppunten. Daarbij is de mogelijkheid om daar de fiets te stallen of er één te huren van groot belang.

Naast het regionale basisnetwerk wordt een metropolitaan hoofdnetwerk ontwikkeld, met daarbij twee voor Schiedam relevante onderzoeksopgaven voor te realiseren fietssnelwegen:

- tussen Rotterdam en Delft; en
- tussen Vlaardingen en Rotterdam Alexander.

2.3 Fietsagenda Tour de Force 2020

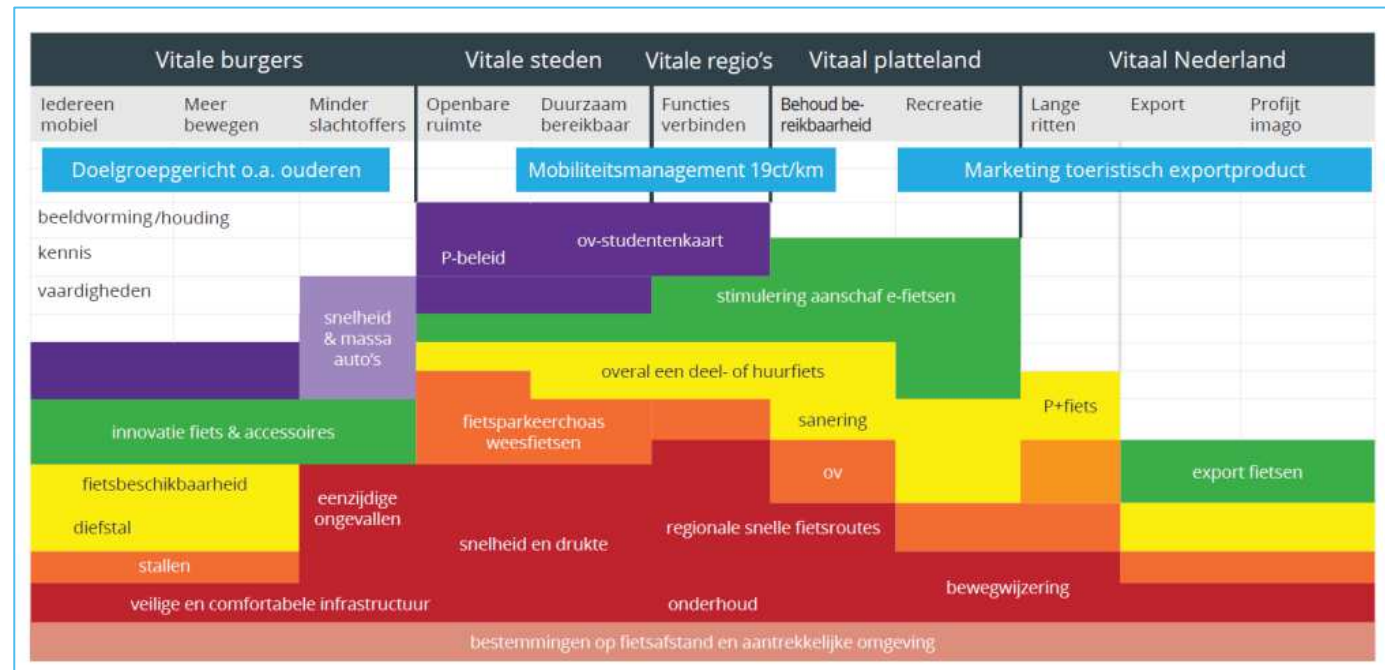
De start van de Tour de France in Utrecht (2015) is het vliegwiel geweest om landelijk een nieuwe fietsagenda voor 2020 (figuur 2.1) op te zetten: Tour de Force 2020 (www.tourdeforce2020.nl). Doel van deze agenda is het verzilveren van de gunstige fietscondities in Nederland. De fietsagenda moet er voor zorgen dat er gunstige randvoorwaarden worden gecreëerd om initiatieven van overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties makkelijker te maken.

2.4 Overige onderzoeken

Naast de in dit hoofdstuk genoemde beleidsnota's en uitvoeringsprogramma's is gebruik gemaakt van het volgende onderzoeksmateriaal:

- Enquête fietsgebruik, gemeente Schiedam, 2015;
- Bromfiets op de Rijbaan, gemeente Schiedam, 2015;
- Monitor duurzame bereikbaarheid 2015, gemeente Schiedam;
- Fietsparkeertelling Schiedam, bureau HSau, 2015;
- Fietstellingen, gemeente Schiedam, 2014;

- Parkeerverordening, gemeente Schiedam, 2014;
- Fietsbalans, Fietsersbond, 2012;
- Onderzoek verplaatsingen, Centrum voor Onderzoek en Statistiek van de gemeente Rotterdam, 2012;
- Evaluatie fietsnota 2003, gemeente Schiedam, 2007;
- Fietsnota 2003, gemeente Schiedam, 2003;
- Diverse CROW-publicaties (kenniscentrum voor verkeer en infrastructuur).



Figuur 2.1: Landelijk programma Tour de Force

3 Fietsparkeren

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ernst van de fietsendiefstal (paragraaf 3.1), de noodzakelijke maatregelen qua fietsparkeren bij de woning (3.2) en bestemmingen als stations en winkelcentra (3.3), en de financiering daarvan (3.4).

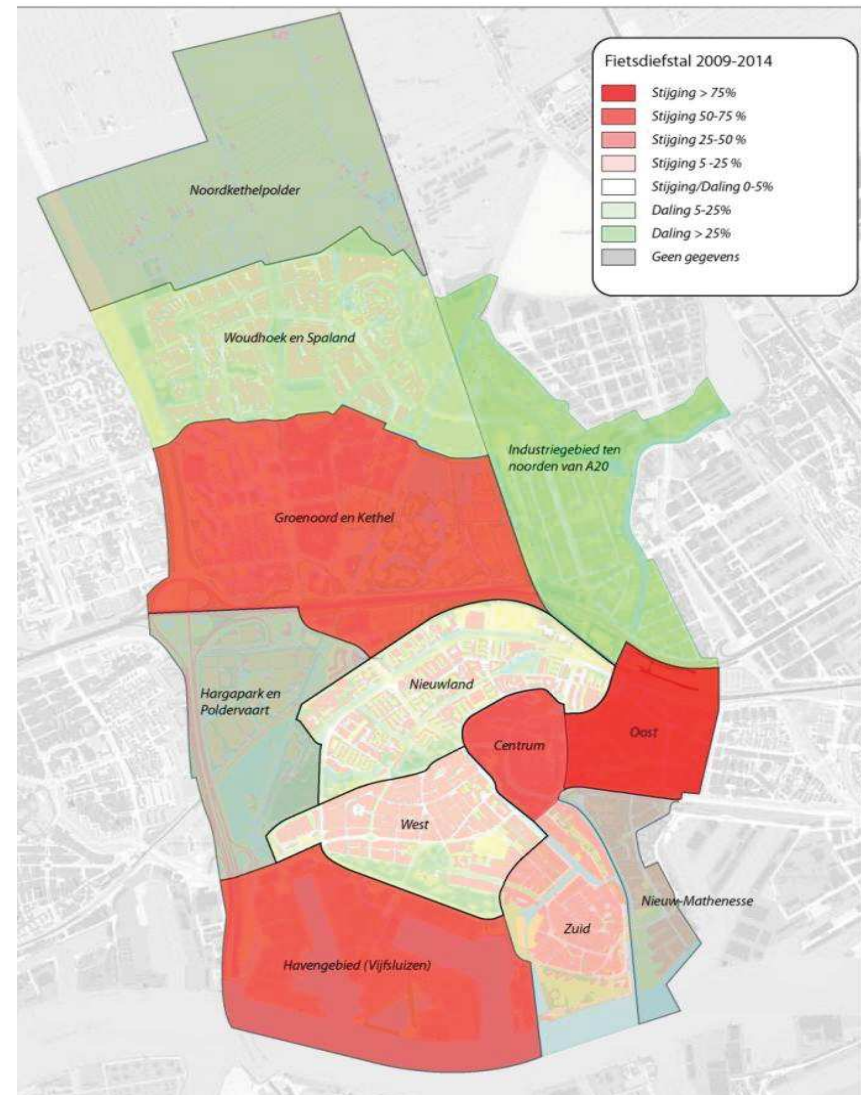
3.1 Fietsendiefstal

Fietsendiefstal is volgens de Monitor Leefbaarheid en Veiligheid Schiedam met name een probleem in Schiedam Oost, Groenord en Schiedam West. Tussen 2009 en 2014 blijkt het aantal gestolen fietsen, bromfietsen en snorfietsen met 40 procent gestegen (figuur 3.1). De grootste stijging ten opzichte van 2009 heeft plaatsgevonden in de wijken Oost, Centrum, Groenord en Kethel. De aanwezigheid van het station Schiedam Centrum in Oost, Hof van Spaland in Groenord en Kethel en het Centrum als grote bestemmingsgebieden draagt bij aan de hoge aantallen. Daarnaast heeft het havengebied bij Vijfsluizen te maken gehad met een flinke stijging, alhoewel de absolute aantallen daar een stuk lager liggen dan in de woonwijken en in het centrum van de stad.

De gemeente streeft naar een halvering van fietsendiefstal in 2020 t.o.v. 2011 (GVVP, 2011).

3.2 Fietsparkeren bij de woning

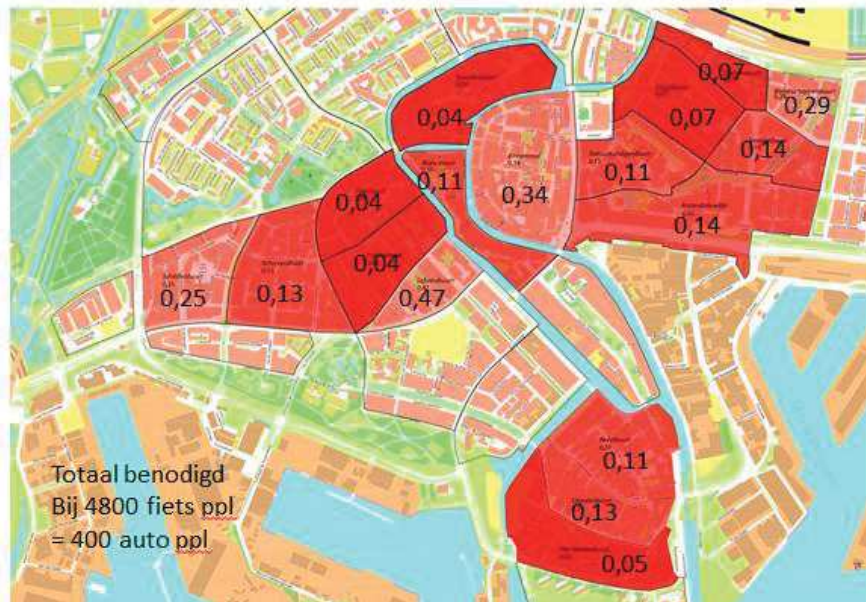
Het fietsgebruik wordt gestimuleerd door direct bij de woning ook de beschikking te hebben over een veilige stalmogelijkheid. Bij nieuwbouw wordt conform het Bouwbesluit tegenwoordig voorzien in een bergruimte die voor stallen kan worden gebruikt. In de oudere stadswijken West, Oost en Zuid ontbreekt deze echter vaak.



Figuur 3.1: Fietsendiefstal 2014 ten opzichte van 2009

Bewoners zijn dan afhankelijk van goede stalvoorzieningen in de openbare ruimte.

Naast fietsbeugels en fietskluizen zijn in Schiedam in totaal 67 fiets-trommels en 3 buurtstallingen (twee in Oost en één in West) aanwezig, welke worden beheerd door particuliere fietsparkeer-stichtingen. Dit is een unieke situatie in de regio. Het is echter onvoldoende.



Figuur 3.2: Aantal fietsparkeerplaatsen per woning (2015)

In figuur 3.2 is het aantal fietsparkeerplaatsen per woning te zien. In het GVP is een basisnorm van 0,5 fietsparkeerplaats per woning vastgelegd voor nieuwbouw zonder bergingsmogelijkheden. Om aan deze eis te voldoen voor heel vooroorlogs Schiedam zouden onge-

veer 4800 fietsplaatsen moeten worden bijplaatsen. Dat zou overeenkomen met 400 autoparkeerplaatsen en dus een forse opgave voor de buitenruimte zijn.

Het is niet reëel om deze norm overal te willen halen. De parkeerdruk is erg hoog in deze wijken en ook het openbaar groen en speelvoorzieningen zijn beperkt. Daarnaast willen bewoners ook niet altijd een fietsentrommel of fietsbeugels voor de deur. Wel moet het maximale gedaan worden om het aantal fietsparkeerplaatsen uit te breiden. Daarbij hebben inpandige buurtfietsenstallingen de voorkeur.

In vooroorlogse wijken van Schiedam beheren twee stichtingen de buurtstallingen en fietstrommels.

Stichting Buurtfietsenstallingen West wil in Zuid ook buurtstallingen en fietsentrommels neerzetten. De gemeente gaat dit ondersteunen, met zichtbare resultaten in 2016 als doel.

Daarnaast gaat de Stichting Buurtfietsenstallingen West samen met de gemeente en buurtbewoners en bezien waar fietsparkeerplaatsen in de buitenruimte kunnen worden gerealiseerd. Bij de herinrichting van de Schrijversbuurt is het vergroten van het aantal fietsbeugels al opgepakt. De Fabribuurt en Frankenland worden in 2018 volledig heringericht. Hier zijn dus kansen om het aantal fietsvoorzieningen uit te breiden en goed in te passen naar de behoefte van de buurt.

De Stichting Buurtfietsenstallingen Edison in Oost gaat samen met de gemeente en bewoners zoeken naar locaties in de buitenruimte waar fietstrommels kunnen worden bijgeplaatst.

De gemeente is erg blij met het werk dat de stichtingen verrichten, in het beheer en het toewijzen van plaatsen bij de inbandige fietsenstallingen en fietsentrommels. De stichtingen zijn echter wel kwetsbaar, omdat het bestuur draait op een kleine groep vrijwilligers. Bij het wegvallen ontstaat een gat en is onduidelijk waar de huurder van fietsplaatsen in de fietsentrommels terecht kunnen. Daarom wil de gemeente in overleg met de stichtingen beheerspraken maken, om de continuïteit van de buurtstallingvoorzieningen te garanderen.

3.3 Fietsparkeren in bestemmingsgebieden

Uit de Enquête Fietsgebruik 2015 is naar voren gekomen dat het centrum, het station Schiedam Centrum, Hof van Spaland en het stadskantoor de grote bestemmingsgebieden zijn voor het parkeren van de fiets.

Op dit moment zijn er bij de bestemmingen 6 bewaakte stallingen (tabel 3.1). Ondanks dat alle bewaakte stallingen gratis zijn, wordt er beperkt gebruik van gemaakt. Dat heeft onder meer de volgende oorzaken:

- Bij winkelcentra liggen de fietsenstallingen op relatief grote loopafstanden, aangezien het winkelaanbod veelal is gericht op boodschappen (korte duur) en niet op lang winkelen. Fietsers willen hun fiets dan voor de deur kunnen neerzetten. Dit geldt ook voor het centrum.
- Bij de sportaccommodaties sluiten de openingstijden van de stallingen niet altijd aan op de sporttijden.

Bij OV-punten staat een fiets wel lang gestald. Hier heeft bewaakt stallen potentie.

Locatie	Beheer	Bezetting/gebruik
Hof van Spaland	Stroomopwaarts (BGS)	Beperkt
Koemarkt	Stroomopwaarts (BGS)	Beperkt tot matig
Zwembad Zuid	Stroomopwaarts (BGS)	Beperkt
Sporthal Margriet	Stroomopwaarts (BGS)	Beperkt
Stadskantoor	Stroomopwaarts in opdracht van gemeente	Matig tot goed
Station Schiedam Centrum	Prorail/stroomopwaarts	Beperkt tot matig

Tabel 3.1: Bezetting/gebruik van de bewaakte fietsenstallingen (2015)

Voor een maatschappelijk rendabel gebruik van stallingen kan het beste worden ingezet op een beperkt aantal bewaakte stallingen die goed worden gebruikt.

3.3.1 Centrum

In het centrum worden fietsen vaak kort gestald. Het is daarom belangrijk dat er voldoende klemmen zijn op die plaatsen waar de mensen ook hun fiets willen stallen. Op verschillende locaties is er een tekort aan fietsparkeermogelijkheid. Dit is uit de Enquête Fietsgebruik 2015 en de fietsparkeertelling (beide 2015) naar voren gekomen. De volgende bestemmingen in het Centrum hebben een tekort aan fietsparkeermogelijkheden:

- De Broersvest, ter hoogte van de ingang van De Passage;
- De Koemarkt ter hoogte van de ING;
- Het Broersveld, ter hoogte van de ingang van De Passage en bij de Dirk v/d Broek;

- De Lange Kerkstraat nabij de ingang ABC-complex;

Niet alle aanwezige fietsbeugels voldoen aan de wensen van de winkelende fietser. In combinatie met boodschappentassen en fietsmanden gebruiken fietsen meer ruimte en zullen de afstanden tussen fietsbeugels ook groter moeten worden. Daarnaast wordt veel waarde gehecht aan de stabiliteit van fietsbeugels om inpakken van boodschappentassen eenvoudiger te maken. Inmiddels is hiermee een begin gemaakt met het plaatsen van nieuwe fietsklemmen bij het Broersveld. Ook voor de rest van de binnenstad worden de fietsplekken meer afgestemd op de vraag.

Door plannen om het Schiekwartier om de Koemarkt en het water van de Lange Haven meer met elkaar te verbinden, moet ruimte gemaakt worden. Hierdoor kan de bewaakte fietsenstalling op de Koemarkt niet in zijn huidige vorm blijven bestaan. Op dit moment wordt gezocht naar een nieuwe locatie, die beter aansluit bij de behoefte. De gemeente is daarbij afhankelijk van de financiële en ruimtelijke mogelijkheden. Er worden een aantal locaties onderzocht:

- Bij de Kloosterplaats (ontwikkellocatie, centraal gelegen tussen beide winkelhotspots, in de buurt van de weekmarkt, zie foto Veenendaal, figuur 3.3);
- Centraal op de Koemarkt; als de ingang van de parkeergarage Nieuwe Passage wordt verplaatst kan deze ingang in afgeslankte vorm gebruikt worden als toegang; de bestaande ondergrondse route tussen de inrit en de parkeergarage kan dan als stalling dienen (zie foto Eindhoven, figuur 3.3).
- In combinatie met de verplaatste ingang van de parkeergarage Nieuwe Passage;

- Inpandig in bestaande (winkel)panden, o.a. Land van Belofte of de Hoogstraat.



Figuur 3.3: Voorbeelden Eindhoven (links) en Veenendaal (rechts)

Daarnaast optimaliseren we de fietsenstalling onder het stadkantoor voor extra opvang van fietsen.

3.3.2 Hof van Spaland

Hof van Spaland kent een bewaakte fietsenstalling die vrijwel niet wordt gebruikt. Deze ligt aan de westzijde van de trambaan. Veel fietsers zetten hun fiets in het voetgangersgebied pal bij de winkels voor de deur. De loopafstand is dan kort en de fiets staat droog.

Ook hier wordt de vraag gevolgd. Dat betekent sluiten van de bewaakte stalling en aanpassen van de fietsklemmen aan de behoefte. Dat betekent ook het aanleggen van fietsvoorzieningen in het voetgangersgebied. Als fietsvoorzieningen strategisch worden geplaatst, worden deze goed gebruikt (figuur 3.4) en wordt het winkelcentrum minder rommelig doordat er minder 'los' gestalde fietsen staan.



Figuur 3.4: Gebruik van eenvoudige inrichtingen in de openbare ruimte

3.3.3 OV-knoop Schiedam Centrum

Ook in Schiedam is de landelijke trend waarneembaar dat de fiets steeds meer als voor- of natransport voor trein wordt gebruikt. Verder is de verwachting dat door de ombouw van de Hoekse Lijn (van trein naar metro tussen Schiedam en Hoek van Holland) een deel van treinreizigers van station Nieuwland zich verplaatsen naar de fietsenstalling van station Schiedam Centrum. Reizigers vanaf Nieuwland naar Rotterdam Centraal en verder richting Utrecht / Dordrecht krijgen namelijk te maken met een extra overstap.

Schiedam speelt hierop in door de stalling samen met ProRail om te vormen tot een beter bewaakte stalling met:

- een groot gedeelte voor gratis stallen met menselijk toezicht van de eerste tot en met de laatste trein; en
- een betaald, 24-uurs automatisch beveiligd gedeelte.

De volgende stap is het optimaliseren van de fietsenstalling; de voorbereidingen hiertoe zijn in volle gang.

3.3.4 Metrostations

De Hoekse Lijn, nu een treinverbinding, wordt in 2017 een metroverbinding. Ook het fietsparkeren rondom de stations wordt aangepakt; in Schiedam betreft dit station Schiedam Nieuwland. Het merendeel van de fietsbeugels aldaar staat aan de noordwestzijde, de kant van het Bijdorpplein. Alle fietsparkeermogelijkheden zijn overdekt. Waar nodig zullen meer fietsparkeermogelijkheden worden aangebracht.

Bij de drie bestaande metrostations in Schiedam zijn met name rondom Vijfsluizen extra voorzieningen nodig. Het fietsparkeren wordt verplaatst van de noordelijke ingang naar de zuidelijke ingang. Hierdoor is het mogelijk om goed aan te sluiten op het nieuwe fietsnetwerk rondom Vijfsluizen. Wel zal het gebruik veranderen, doordat wanneer de metro gaat rijden op de Hoekse lijn veel fietsers uit Vlaardingen hun fiets zullen stallen bij metrostation Vlaardingen Oost in plaats van nu nog bij Vijfsluizen. De verwachting is dat de fiets als “last mile” tussen Vijfsluizen en het havengebied belangrijker gaat worden (zie paragraaf 3.3.8). De vraag naar fietskluizen neemt dan toe (overnachten van fietsen van havenmedewerkers).

Bij de metrostations Troelstralaan en Parkweg zijn voldoende klemmen aanwezig. Wel is verplaatsing van een deel van de klemmen gewenst; direct bij de hoofdtoevoer (Troelstralaan c.q. Parkweg) zijn de klemmen overvol en verderop zijn ze slecht bezet.

3.3.5 Overige OV-haltes

Bij bus- en tramhaltes wordt hoofdzakelijk geparkeerd in fietsbeugels en tegen aanleunhekken. Indien nodig zullen bij haltes meer fietsparkeermogelijkheden geplaatst worden, afhankelijk van de vraag.

3.3.6 Scholen

In het kader van het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid worden financiële middelen beschikbaar gesteld voor educatieprogramma's. Het aanbrengen van meer fietsenstallingen bij basisscholen hoort daarbij om het fietsgebruik te stimuleren en wordt in het kader van een integrale aanpak van de schoolomgeving meegenomen.

3.3.7 Bedrijven

Bij (winkel)centra en publieke voorzieningen draagt de gemeente bij aan de fietsparkeervoorzieningen; elders dienen bedrijven zelf in de eigen fietsparkeer/stallingsbehoefte en die van hun bezoek te voorzien. Dit kan verder worden uitgewerkt in de parkeernota.

3.3.8 Last Mile

In de "deur-tot-deur-benadering" is het natransport het meest lastig. Thuis is vaak een fiets voorhanden om mee naar het station te fietsen; voor het natransport geldt dat veel minder. De OV-fiets is een succes, en wordt op meer metrostations in de Rotterdamse metro verkrijgbaar. In Schiedam is de OV-fiets op dit moment alleen ver-

krijgbaar bij station Schiedam Centrum. Uitbreiding van de OV-fiets naar Vijfsluizen verdient daarom de voorkeur.

Een deelfietsensysteem dat een bredere dekking voor de hele stad geeft is Go-Bike (figuur 4.5). In Utrecht worden binnenkort op een industrieterrein de eerste fietsen geplaatst. In Rotterdam moeten er in 2017 minimaal 200 deelfietsen beschikbaar zijn. Schiedam wil graag aansluiting zoeken bij het Rotterdamse deelfietsnetwerk. Niet alleen voor woon-werk verkeer; het is ook een interessant concept voor toeristen voor fietstochtjes naar bijvoorbeeld Midden-Delfland.



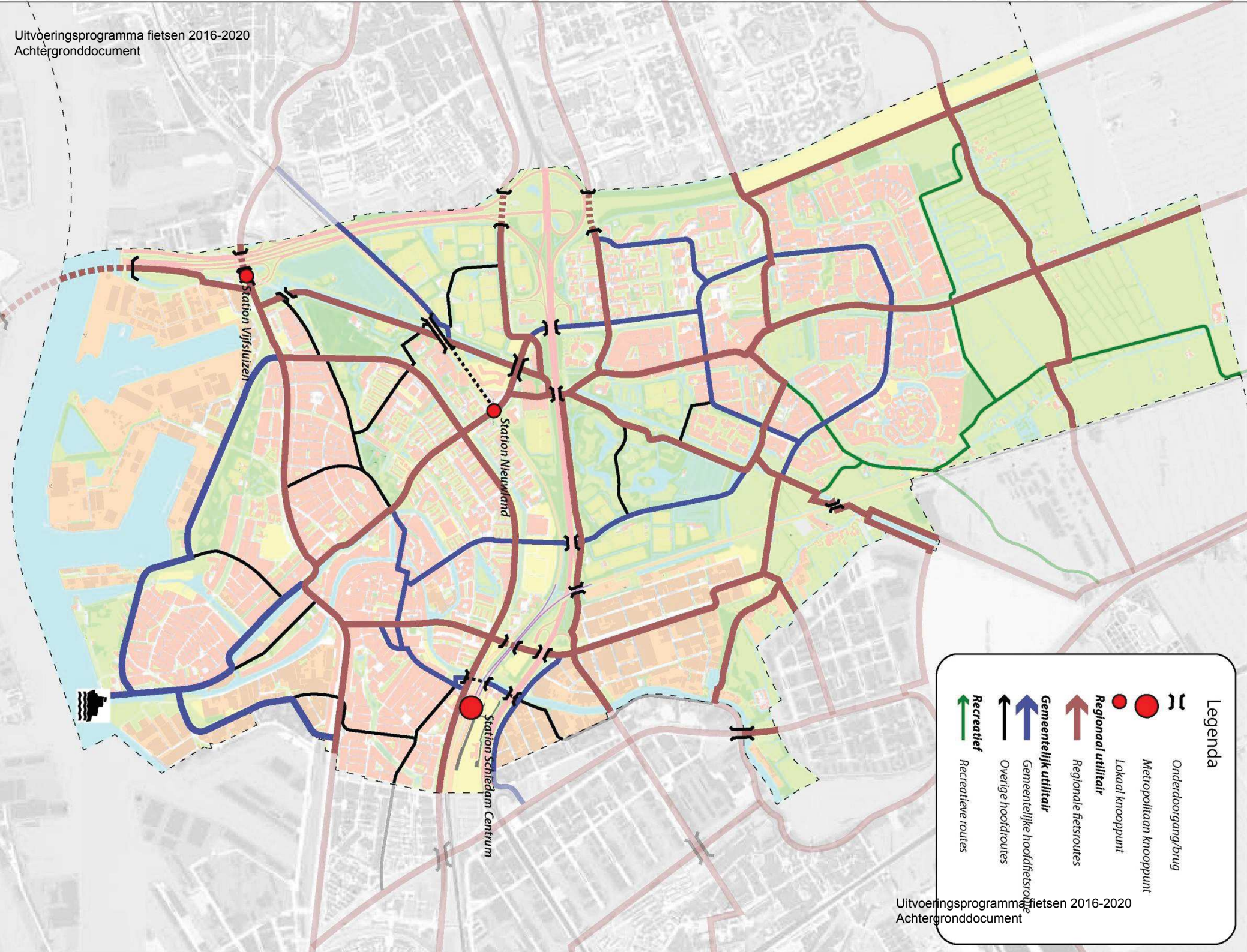
Figuur 3.5: Go-Bike

3.4 Stimuleren en financieren

Het beheer van fietsparkeervoorzieningen blijkt in de praktijk lastig. Met name als het gaat over bewaakte stallingen. De exploitatie van een bewaakte stalling kost al snel meer dan € 100.000,- op jaarbasis. Hiervoor zijn op dit moment geen structurele financiën beschikbaar.

Voor een fietstrommel of fietsenklemmen is sinds de vaststelling van de parkeerverordening in 2014 sprake van een hoge investering als er een autoparkeerplaats voor moet wijken. Naast de investeringskosten van bijvoorbeeld een fietsentrommel van ca. € 4.000,- moeten namelijk ook kosten voor het verwijderen van de parkeerplaats worden gestort in het parkeerfonds. Dit kan oplopen tot € 25.000,-. Dit laatste wordt binnenkort ongedaan maakt bij de herijking van het parkeerbeleid.

In het nieuwe parkeerbeleid zien we al het parkeren als één integraal geheel, zowel voor de fiets als de auto. Hiermee wordt de financiering voor het (bewaakt) fietsparkeren onderdeel van de parkeerexploitatie.



Legenda

- Onderdoorgang/brug
- Metropolitan knooppunt
- Lokaal knooppunt
- Regionaal utiliteits
- Gemeentelijk utiliteits
- Overige hoofdroutes
- Recreatief
- Recreatieve routes

4 Fietsroutenetwerk

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen aan het regionale/metropolitane (paragraaf 4.1), het gemeentelijke (4.2) en het recreatieve (4.3) fietsnetwerk. Voor een deel gaan recreatieve fietsroutes over gemeentelijke en regionale hoofd fietsroutes.

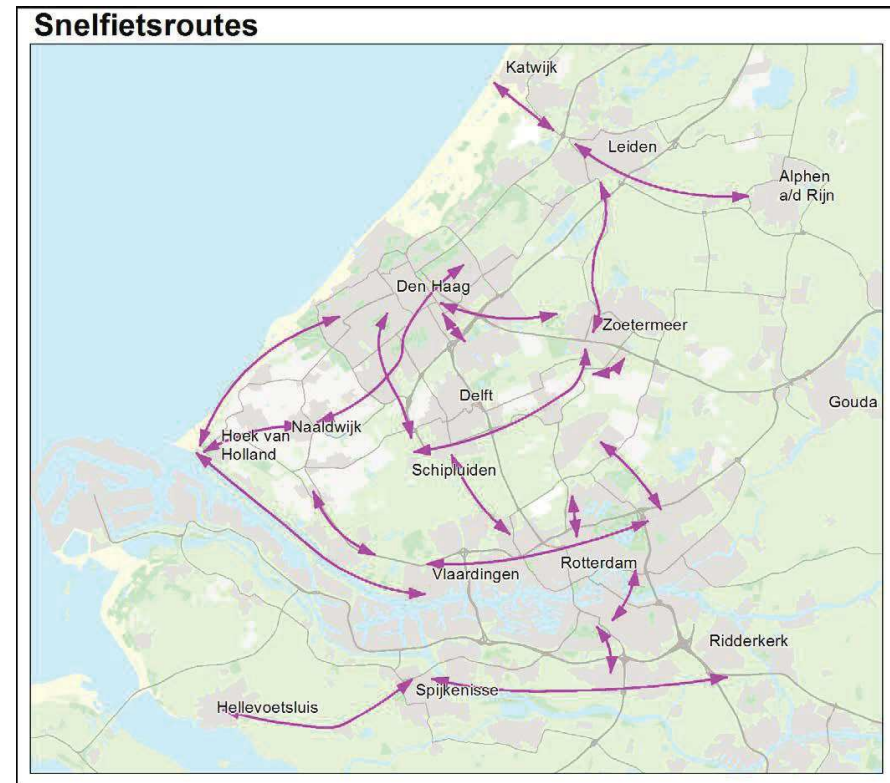
4.1 Regionaal netwerk

De MRDH heeft in de “Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025” kaarten opgenomen met het regionale netwerk (grote kaart blz. 16, bruine routes). Voor een groot deel komt dit overeen met het vroegere regionale netwerk van de Stadsregio Rotterdam. Er zijn enkele schakels toegevoegd:

- Nieuwpoortweg – Heer Bokelweg;
- De Zoomweg langs de A4 richting Midden-Delfland;
- Van Haarenlaan ten westen van Nieuwlandplein.

Daarnaast studeert de MRDH op een metropolitaan fietsnetwerk, waarbij enkele regionale routes de verbindingen gaan vormen tussen de economische kerngebieden. Deze fietsroutes krijgen een belangrijkere functie (figuur 4.1).

Schiedam zet, naast de door de MRDH al aangegeven route Rotterdam – Hoek van Holland / Westland, in op een snelfietsroute vanaf de Beneluxtunnel (belangrijke regionale oeververbinding) richting Delft.



Figuur 4.1: Snelfietsroutes (bron: MRDH)

4.2 Gemeentelijk netwerk

Het regionale fietsnetwerk dekt al grote delen van de stad. Toch zijn sommige voor Schiedam belangrijke routes niet door de MRDH als regionale route aangemerkt.

In CROW¹-publicatie 230 “Ontwerpwijzer Fiets” worden 5 hoofdeisen gesteld aan het hoofdfietsnetwerk:

- Samenhang;
- Directheid;
- Aantrekkelijkheid;
- Veiligheid;
- Comfort.

Hieronder wordt ingegaan op de verschillende hoofdeisen. Verkeersveiligheid komt in het volgende hoofdstuk separaat aan bod.

4.2.1 Samenhang

De samenhang van het netwerk gaat over de vindbaarheid van fietsroutes en de compleetheid van fietsroutes.

De regionale routes ontsluiten de noordelijke binnenstad en Schiedam - Zuid beperkt. Daarom wordt de West Frankenlandsedijk – Havendijk – Nieuw Mathenessestraat stedelijke hoofdroute. Ook als aansluiting op de toekomstige Fast-Ferry vanaf Hoofdplein/Maasboulevard richting Heijplaat en Rotterdam Centrum. Het stedelijke hoofdfietsnet is daarbij een aanvulling op de regionale routes.

¹ Nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

Daar waar de hoofdfietsroutes (regionaal en gemeentelijk) in een 30 km/h-gebied liggen, is het vanuit samenhang van het netwerk gewenst om de herkenbaarheid van de route te verhogen. Dit kan door deze routes als fietsstraat in te richten bij beperkte ruimte. Een voorbeeld hiervan is de Schiedamseweg tussen de Prinses Beatrixlaan en het oude dorp van Kethel. Op de Prinses Beatrixlaan wordt een fietspad aangelegd. Hiervoor is de ruimte wel aanwezig.

De samenhang van het regionale netwerk wordt verder versterkt door integrale fietsbewegwijzering. Deze ontbreekt op sommige punten, zoals bij de Boshoeck (relatie Vlaardingen Holy – Kethel).

4.2.2 Directheid

In Schiedam is er een grote hoeveelheid fietsvoorzieningen die routes in en buiten de stad met elkaar verbinden. De omrijdbewegingen zijn beperkt. In de praktijk wordt voor hoofdfietsroutes een maximale omrijfactor van circa 1,2 gehanteerd en voor overige routes 1,3 á 1,4. In Schiedam ligt de gemiddelde omrijfactor op 1,23. Er zijn nauwelijks ontbrekende schakels; Schiedam heeft daar al veel in geïnvesteerd.

Wel zien we dat fietsers regelmatig tegen de richting in rijden. Dat is vooral het geval op delen van de “Ring in Noord”: de Mozartlaan – Scheepvaartweg en de Slimme Watering.

Om het fiets gebruik te stimuleren wordt tijdens de ombouw van de Hoekse Lijn de fietsonderdoorgang in het Poldervaartpad gestrekt. Hierdoor wordt de directheid via het Poldervaartpad bevorderd.

4.2.3 Comfort

Het streven is erop gericht om op de regionale en stedelijke hoofdfietsroutes zo min mogelijk oponthoud te hebben. Daar waar verkeerslichten aanwezig zijn wordt onderzocht of het mogelijk is deze

weg te halen. In dit kader werkt Schiedam aan plannen voor de Koemarkt en het kruispunt Oranjestraat / Lange Nieuwstraat.

Om het fietsgebruik te stimuleren van en naar Vijfsluizen wordt de fietsroute Havendijk -Westfrankelandsedijk – Vlaardingendijk voor fietsers in tweerichtingen aangelegd. Hiermee wordt richting Vlaardingen drie verkeerslichten vermeden met in de spitsen een rijtijd-winst die kan oplopen tot 5 minuten.

Vanuit is de kwaliteit van het fietsnet via de 's Gravenlandseweg niet optimaal richting NS-station Schiedam Centrum. Hier rijdt de fietsers over de parallelweg. Voor maken van een fietspad is een echter volledige reconstructie noodzakelijk. En deze is vanuit onderhoud niet voor 2020 te verwachten. De komende jaren wordt de Overschieeseweg en Nieuwpoort wel opgepakt.

Uit de Enquête Fietsgebruik 2015 is gebleken dat tegelfietspaden, met name als gevolg van boomwortels losliggende tegels, fietsers in veel gevallen hinderen. Voor het comfort is het belangrijk dat alle regionale en stedelijk hoofdfietsroutes worden voorzien van asfalt; dit is veelal nog niet het geval. Locaties met slecht wegdek die het vaakst genoemd zijn:

- Schiedamseweg;
- Parkweg/Beatrixpark;
- Rotterdamsedijk;
- Hargalaan;
- Nieuwpoortweg.

De laatste drie worden voor 2020 van asfalt voorzien. Voor de andere twee heeft Schiedam de planvorming opgepakt; de Park-

weg/Beatrixpark in het kader van het programma Slimme en Gezonde Stad.

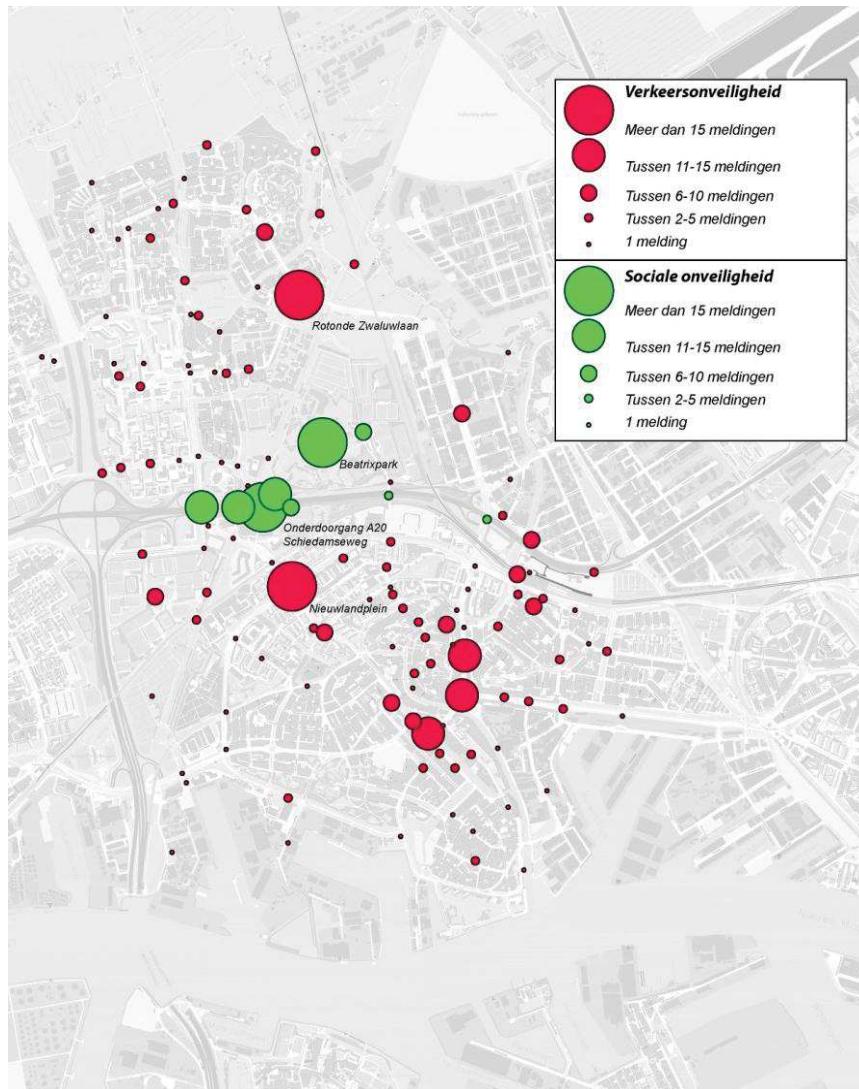
Te smalle fietspaden zorgen daarnaast vaak voor een onveilig gevoel en, als gevolg van onvoldoende inhaalmogelijkheden, voor oponthoud. De vijf meest genoemde locaties in de Enquête Fietsgebruik 2015 zijn:

- Prof. Kamerlingh Onneslaan;
- Vlaardingendijk (bij Vijfsluizen);
- Slimme Watering Noordzijde;
- Zwaluwlaan;
- Nieuwe Haven.

In het project Drie Lanen worden de fietsstroken van de Prof. Kamerlingh Onneslaan binnenkort verbreed. De andere fietsenpaden zijn als project opgenomen voor verbreding in dit uitvoeringsprogramma.

Bij de overige fietsroutes geldt:

- bij 50 km/h vrijliggende fietsvoorzieningen;
- bij 30 km/h kan het fietsverkeer op de rijbaan, met of zonder fietsstroken, afhankelijk van de auto – en fietsintensiteit.



Figuur 5.2: Verkeers- en sociaal onveilige punten (Enquête Fietsgebruik 2015)

4.2.4 Aantrekkelijkheid

Veel fietsers waarderen afwisseling en een rustige fietsomgeving. Op een groot deel van het Schiedamse fietsnetwerk is hier sprake van.

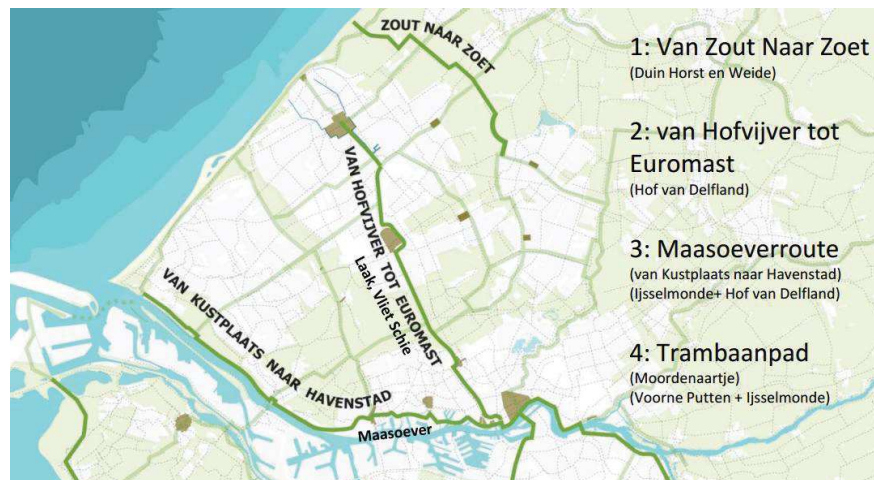
Ook sociale veiligheid is belangrijk. Uit de Enquête Fietsgebruik 2015 is gebleken dat 51% van de respondenten locaties in Schiedam kent waar men zich onveilig voelt. Hiervan gaf 60% zich onveilig te voelen in het Beatrixpark, met name in de avonduren (figuur 5.2). Als stedelijke hoofd fietsroute is de Churchillweg als “veilig” alternatief opgenomen als noord-zuidroute in het donker. Samen met de Van Haarenlaan als alternatief voor het Hazepad in oost-west richting. De kwaliteit (veel verkeerslichten) is wel minder. In het kader van het project Slimme en Gezonde Stad is de ambitie uitgesproken om deze onderdoorgangen ook op donkere momenten sociaal veilig te krijgen. Hier ligt een ontwerp-opgave, waarbij kunst en muziek/geluid ook een rol kunnen spelen.

4.3 Recreatief netwerk

Op recreatief gebied is er de laatste jaren een fors aantal fietsroutes bij gekomen. Zo zijn er landelijke lange-afstand-fietsroutes (LF-routes), interessant voor recreanten en fietsvakantiegangers.

De plaatselijke recreatieve fietsroutes zijn met name van belang voor recreanten die in de directe omgeving van Schiedam willen fietsen. De MRDH en de provincie werken momenteel aan een plan voor Slowlanes, voor kwaliteitsverbetering van het netwerk en meer benutting van bestaande fietspaden. Eén van de Slowlanes wordt de Maasoverroute van Hoek van Holland via Schiedam en Rotterdam naar Dordrecht (figuur 5.3). Op een Slowlane is voldoende ruimte voor alle langzaam-verkeersdeelnemers; ook wandelaars.

Als alternatief voor de voor fietsers lastig te berijden Kerkweg gaan we een nieuw fietspad aan te leggen op het Anna Lindtpad.



Figuur 5.3: Eerste aanzet voor Slowlanes (bron: Provincie Zuid-Holland en MRDH, 2016)

5 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid kan worden onderverdeeld in:

- objectieve verkeersveiligheid: het aantal met name bij de politie geregistreerde ongevallen (paragraaf 5.1)
- subjectieve verkeersveiligheid: het onveilig voelen/vinden van het verkeer (paragraaf 5.2)

5.1. Objectieve verkeersveiligheid

5.1.1 Ongevalscijfers

Schiedam wil naar nul ernstige verkeersslachtoffers. Dat is een ambitieuze doelstelling die een lang proces vraagt. Voor 2020 mikt Schiedam op maximaal circa 10 ernstige letselongevallen² voor alle verkeersdeelnemers. In de periode 2001 – 2014 was sprake van gemiddeld 13 ernstige ongevallen met langzaam verkeer³ per jaar. Bij 157 ongevallen was een bromfietser betrokken en bij 216 een fietser.

Tot 2014 daalde het aantal verkeersdoden landelijk gezien, maar steeg het aantal letselongevallen onder fietsers en bromfietzers. Hiervoor heeft het CROW Fietsberaad samen met het ministerie van I&M en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de landelijke Modelaanpak Veilig Fietsen opgesteld.

5.1.2 “Fiets Veilig”: aanpak enkelvoudige ongevallen

Een deel van de Modelaanpak Veilig Fietsen richt zich op enkelvoudige ongevallen: ongevallen waarbij slechts één verkeersdeel-

² Bij een ernstig letselongeval is sprake van een ziekenhuisopname of overlijden.

³ Fietsers, bromfietzers en voetgangers.

nemer/voertuig betrokken is. Deze komen volgens het CROW Fietsberaad vaker voor dan uit de ongevalsregistraties blijkt. Het aantal ziekenhuisopnames als gevolg van deze enkelzijdige ongevallen is in Nederland de laatste jaren sterk toegenomen. Het bijbehorende onderzoek noemt als belangrijke oorzaken van enkelvoudige ongevallen:

- hogere snelheden van (elektrische) fietsers;
- toename van het aantal ouderen op fietspaden; en
- obstakels op of aan de weg.

De gemeente Schiedam gaat de enkelvoudige ongevallen volgens deze aanpak bestrijden, door onder meer paaltjes te verwijderen, krappe bochten te verbreden en kuilen in berm en gaten in de fietspaden op te vullen.

We beginnen op de regionale routes, omdat die het meest bereden worden en bovendien met vaak een wat hogere snelheid. Daarna wordt het wijksgewijs opgepakt.

Naar aanleiding van de modelaanpak onderzoeken we verbetermogelijkheden in de gladheidsbestrijding in de winter en het op tijd snoeien van groen in de zomer.

5.1.3 Bromfiets op de rijbaan

Conform landelijk beleid horen bromfietzers tegenwoordig gebruik te maken van de rijbaan, behoudens op drukke doorgaande gebiedsontsluitingswegen met 2x2 rijstroken. Het gemeentelijke verkeersbeleid sluit hierop aan.

Op enkele locaties is echter een onduidelijke situatie ontstaan, waarbij bromfietzers niet van de rijbaan naar de bromfietspaden

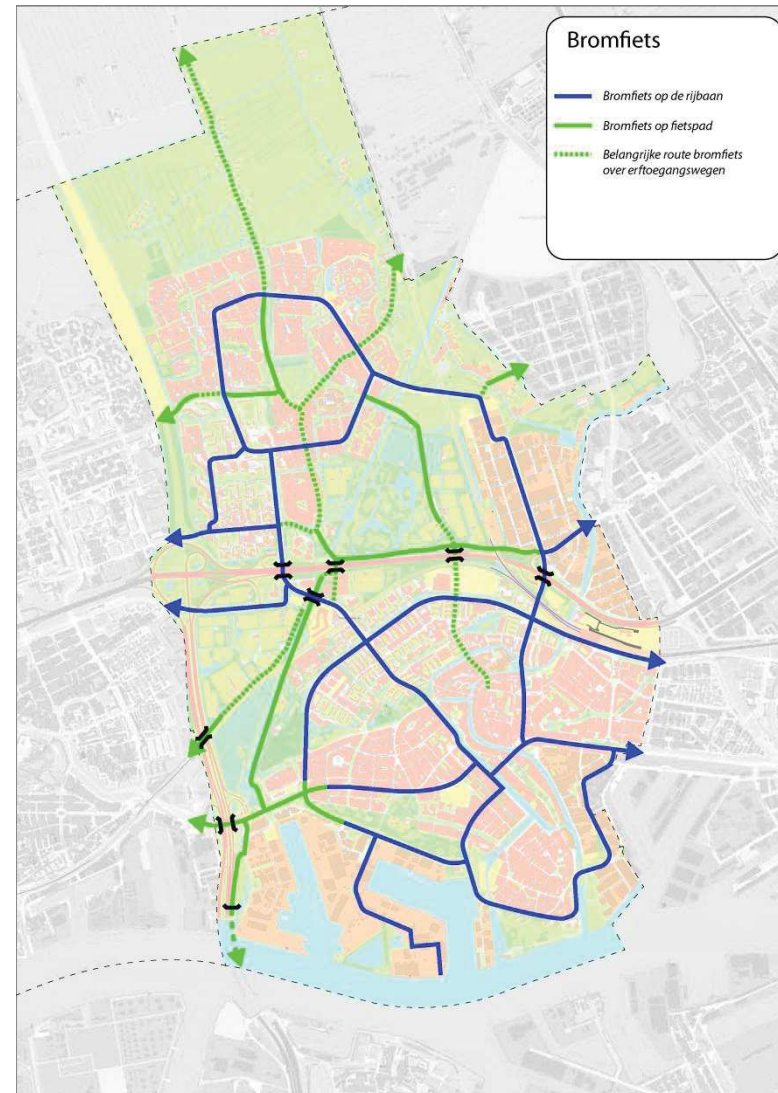
kunnen rijden (bijvoorbeeld Burg. Van Haarenlaan) of onnodig ver moeten omrijden (relatie Beneluxtunnel – Delft). Dit werkt overtredingen en onveilig gedrag in de hand.

In 2015 zijn daarom de ongevalcijfers op dit punt onder de loep genomen en is contact geweest met de buurgemeenten. Rotterdam heeft begin 2015 besloten de bromfietser op alle wegen toe te laten en van het naastgelegen fietspad af te halen, ook op 2x2 wegen. Dit is een succes. Schiedam gaat hierop aansluiten, met als enige uitzondering de Vlaardingerdijk bij Vijfsluizen in verband met een hoog percentage vrachtverkeer (figuur 5.2).

Daarnaast wordt de Poldervaartroute tussen Bijdorp en de Vlaardingerdijk (Beneluxtunnel), deel van de belangrijke regionale (brom)fietsroute 4, analoog aan het Hazepad voor bromfietzers opengesteld. De gemeente krijgt regelmatig klachten van bromfietzers uit Delft, die in het Havengebied werken. Bromfietsen zijn bij te veel omrijkilometers geneigd om toch voor het fietspad als kortere route te kiezen in plaats van de drukker rijbaan met autoverkeer. Daarnaast heeft het Poldervaartfietspad met 3,50 meter voldoende breedte om bromfietsverkeer op te vangen. Dit past tevens in het beleid van de gemeente om in de spits niet met de auto te rijden.

5.1.4 Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2016 - 2018

Zoals in hoofdstuk 3 genoemd investeert Schiedam ten behoeve van de verkeersveiligheid twee miljoen euro in verkeersonveilige 'black spots', de doorstroming op kruispunten en de inrichting van schoolomgevingen.



Figuur 5.2: Nieuwe indeling bromfietzers op rijbaan (50 km/h, blauw) en fietspad (groen)

Om de middelen zo efficiënt mogelijk te benutten is onderzocht waar zich in de stad de meest onveilige locaties bevinden, de zogenaamde blackspots. Deze onveilige locaties komen vrijwel overeen voor het (brom)fietsverkeer. Het investeren in de blackspots is dus ook goed voor de veiligheid van de langzaam verkeerdeelnemers.

De onveilige kruising Oranjestraat – Lange Nieuwstraat wordt aan het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid toegevoegd.

Slechts enkele scholen hebben zich aangemeld om de schoolomgeving verder op orde te krijgen en mee te doen aan het “School op Seef”-label. Hiermee kan een school in drie jaar tijd een certificaat verdienen door structurele aandacht voor verkeerseducatie. Hierbij kunnen scholen gebruik maken van gespecialiseerde verkeerscoaches. De gemeente financiert de scholen die zich aanmelden hierin voor 100%, vanuit de gedachte dat kinderen die op de basisschool al beter/meer zelfstandig leren fietsen, een kleinere kans hebben betrokken te raken bij verkeersongevallen.

5.2 Subjectieve verkeersveiligheid

Schiedam wil dat fietsers niet alleen veilig zijn, maar zich ook veilig voelen. Sommigen laten de fiets nu staan vanwege:

- de snelheid van het autoverkeer en/of
- de hoeveelheid verkeer en/of
- het ontbreken van voldoende beschermende elementen tussen het snelle autoverkeer en het langzame fiets- en bromfietsverkeer.

In Schiedam voelen fietsers zich onveilig op rotondes⁴, met name waar in twee richtingen kan worden overgestoken of waar de oversteek te dicht op de rijbaan ligt. De rotondes kennen echter relatief weinig geregistreerde ongevallen.

Het meest genoemde punt waar fietsers zich onveilig voelen, het Nieuwlandplein, is inmiddels aangepakt. De eerste berichten hierover zijn positief. Een betrouwbare meting van het succes is pas mogelijk na 3 jaar. De andere locaties in de top 5 (zie tabel 5.1) worden nog aangepakt.

Locatie	Reden
Nieuwlandplein	Gevaar tweerichtingenoversteek met slecht zicht op fietsers/bromfietsers (voorjaar 2015 al aangepakt)
Rotonde Zwaluwlaan-Slimme Watering	Tweerichtingenoversteek i.c.m. rotonde. automobilisten verwachten geen fietsers van beide richtingen.
Rotonde Nieuwe Haven-Oranjestraat Koemarkt	Vaak geen voorrang door automobilist Verwarrende situatie voor fietsers, vele oversteken dicht op elkaar
Broersvest	Smalle fietspaden i.c.m. vele oversteken

Tabel 5.1: Top-5 subjectieve verkeersonveilige punten (bron: Enquête Fietsgebruik 2015, maart 2015)

⁴ Bron: Enquête Fietsgebruik 2015, maart 2015

6 Gedragsbeïnvloeding en innovatie

6.1 Gedragsbeïnvloeding

Het stimuleren van fietsgebruik vraagt meer dan fysieke maatregelen. Naast het in hoofdstuk 5 genoemde fietsvriendelijker maken van schoolomgevingen en stimuleren van structurele verkeerseducatie vanuit het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid richt Schiedam zich voor wat betreft gedragsbeïnvloeding ook op:

- Verkeerseducatie voor kinderen en jongeren, onder het motto “jong geleerd is oud gedaan”;
- Een verkeersveiligheidsprogramma voor ouderen, in samenwerking met ouderenorganisaties, naar aanleiding van de opkomst van de elektrische fiets: ouderen maken hier steeds meer gebruik van en fietsen daardoor met een hogere snelheid terwijl hun reactievermogen is afgenomen.

Ook zijn er stimuleringsprogramma's voor het woon-werkverkeer: via de website van De Verkeeronderneming kunnen forenzen zich aanmelden voor regelingen en subsidie bij aanschaf van een (elektrische) fiets of bij verandering van vervoerswijze van en naar het werk.

Uit de informatieavonden kwam regelmatig naar voren dat fietsen in Schiedam, zeker op netwerkniveau, goed is. Meer promotie van de fietskwaliteiten van Schiedam wordt opgepakt, bijvoorbeeld Fietstelweek en recreatieve programma's.

6.2 Innovatie

Als een nieuwe kansrijke ontwikkeling zich aandient, wil Schiedam daar aan meewerken.

6.2.1 Meegaan met de ontwikkeling van de elektrische fiets

De wereld staat niet stil. Ook op gebied van fietsverkeer verandert er veel. De elektrische fiets is al niet meer weg te denken.

De elektrische fiets maakt het overbruggen van langere fietsafstanden makkelijker. Met een normale fiets wordt vaak maximaal ongeveer 7,5 kilometer gefietst; met een elektrische al gauw 15 kilometer. Veel meer bestemmingsgebieden zijn dus binnen handbereik. Door de hogere gemiddelde snelheid wordt het snelheidsverschil tussen fietsers onderling groter. Obstakels in de vorm van smalle fietspaden, krappe bochten en paaltjes vormen dan een extra gevaar. Maatregelen op dit vlak zijn opgenomen in de projectenlijst.

Bij alle bewaakte openbare stallingen komen minimaal twee plaatsen waar elektrische fietsen kunnen opladen. Bij buurtstallingen wordt de mogelijkheid geboden om met subsidie van de gemeente aansluitingen te laten plaatsen. Bij andere bestemmingen laat de gemeente de mogelijkheden voor aansluitingen over aan de plaatselijke ondernemer.

6.2.2 Ruimte maken voor nieuwe ontwikkelingen

Door steeds betere technieken lukt het bedrijven en instellingen steeds beter om oplossingen te bieden voor problematieken in het verkeer. Voorbeelden hiervan zijn verwarmde fietspaden, fietspaden die door LED-lampen in het asfalt verlicht worden en Glow In The Dark oplossingen. Vanwege de verdere wereldwijde toename in het fietsgebruik - mede vanwege het duurzaamheidsbesef en de hipheid van het vervoermiddel - neemt ook de innovatie snel toe. De gemeente zal openbare ruimte beschikbaar stellen om bij nieuwe ontwikkelingen / initiatieven het testen mogelijk te maken.

7 Participatie

Als voorbereiding op dit uitvoeringsprogramma zijn we eind 2014 gestart met een enquête onder de bevolking van Schiedam (paragraaf 7.1). Daarnaast is fietsgebruik en veiligheid besproken in de kindergemeenteraad (7.2), met het Burgerkennisnetwerk, met de Fietzersbond en in het duurzaamheidsplatform (7.3). Daarnaast is afstemming gezocht met de MRDH (7.4) en is een presentatie gegeven tijdens twee informatieve mobiliteitsmarkten (7.5). Paragraaf 7.6 biedt een totaaloverzicht van de reacties en de verwerking daarvan.

7.1 Enquête fietsgebruik 2015

Om het fietsgebruik in Schiedam beter in beeld te krijgen heeft de gemeente in november en december 2014 (publicatie maart 2015) een enquête gehouden onder de Schiedammers. Bijna 1300 respondenten hebben hierin antwoord gegeven op vragen over het fietsgebruik in Schiedam.

Uit de enquête is gebleken dat 91% van de respondenten gebruik maakt van een fiets. Circa 10% doet dit op een elektrische fiets.

De voornaamste redenen voor de Schiedammer om vaker te gaan fietsen in de toekomst zijn:

- gezondheid;
- milieu;
- lage kosten.

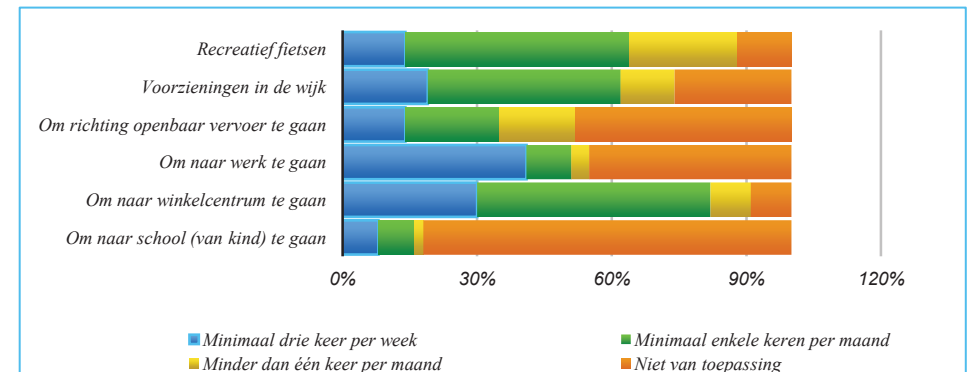
In mindere mate, maar met een aanzienlijk percentage, spelen goede en veilige fietsroutes en bewaakte fietsenstallingen om vaker te gaan fietsen Ter hoogte van Hof van Spaland en op meerdere

locaties in het Centrum worden voldoende bewaakte fietsenstallingen gemist door de respondenten.

De voornaamste redenen om de fiets niet te gebruiken zijn:

- een slechte gezondheid;
- beschikking over een makkelijker vervoersmiddel; en
- een te grote afstand naar de bestemming.

Dagelijks gebruik van de fiets zien we naar het werk en binnen de wijk, zoals naar het winkelcentrum (figuur 7.1). Minder frequent, maar wel enkele keren per maand wordt de fiets recreatief gebruikt. Opvallend is hoe weinig de fiets gebruikt wordt om kinderen naar school te brengen. Bij de leeftijdsgroep tussen de 20 en 40 jaar ligt het percentage op 12% dat de kinderen minimaal 3 keer per week naar school op de fiets brengt. Daarnaast valt op dat de fiets als vortransport naar OV-haltes/stations niet vaak wordt gebruikt.



Figuur 7.1: Fietsgebruik

Het centrum van Schiedam wordt aangegeven als grootste bestemmingsgebied. Daarnaast gaat een groot deel van de respondenten naar omliggende gemeenten. Verder wordt er veel gefietst tussen de wijken in Schiedam.

7.2 Kindergemeenteraad

Op 21 april 2015 is er met de commissie “Veiligheid” van de Kindergemeenteraad een gesprek geweest over verkeersveiligheid en fietsen. Opvallend is de overeenkomst met de antwoorden uit de Enquête Fietsgebruik 2015.

Redenen om wel te fietsen	Redenen om niet te fietsen
Het is gezond/sportief;	Kinderen hebben hier geen zin in;
Het is goed voor het milieu, meer op de fiets doen i.p.v. met de auto;	Kinderen hebben geen fiets, mogelijk is er thuis geen geld voor;
Het is goedkoper dan met de auto;	Kinderen mogen niet (alleen) fietsen van ouders/verzorgers;
Het is soms makkelijker/snelser dan met de auto.	Fietsen staan in kelders (bijvoorbeeld in Oost) en het kost dus veel tijd om de fiets alleen te pakken en omhoog te tillen; Als het slechter weer wordt is de auto lekker warm en droog.

Tabel 7.1: Redenen van kinderen om wel of niet te fietsen

De commissie noemde meerdere redenen waarom kinderen wel of juist niet fietsen (tabel 7.1). De commissie concludeerde dat het naleven van de verkeersregels de beste manier is om onveiligheid te voorkomen, en vraagt aandacht voor educatie, promotie en posi-

tieve berichtgeving. Paragraaf 7.6 staan alle reacties en de verwerking daarvan in het uitvoeringsprogramma.

7.3 Burgerkennisnetwerk, Fietsersbond en duurzaamheidsplatform

Met meerdere platforms binnen de gemeente is overlegd over dit uitvoeringsprogramma. De belangrijke issues die door deze partijen in de gesprekken naar voren zijn gebracht zijn:

- Aantrekkelijkheid en sociale veiligheid verbeteren op de fietsroutes tussen Schiedam Noord en Zuid, met name in de A20 zone en Beatrixpark;
- Fietsparkeren verbeteren;
- Station Schiedam Centrum als promotie hot-spot voor openbaar vervoer en fiets;
- 1e uur gratis parkeren in parkeergarages ongedaan maken om fietsgebruik te stimuleren;
- Belangrijke fietsroutes voorrang geven op het autoverkeer (bijv. kruispunt Parkweg – Burg. V. Haarenlaan);
- Prioriteit geven aan een aantal projecten die als voorbeeld voor de rest van de stad kunnen dienen.

Andere opmerkingen van het Burgerkennisnetwerk zijn opgenomen in het overzicht in paragraaf 7.6.

7.4 Afstemming MRDH

Dit uitvoeringsprogramma is afgestemd met de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH). Daarbij zijn de laatste inzichten van de “Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid” en het metropolitane (fiets)netwerk in dit uitvoeringsprogramma meegenomen. De MRDH heeft in haar begroting een aantal fiets- en verkeersveilig-

heidsprojecten opgenomen die voor cofinanciering in aanmerking komen. Opmerkingen van de MRDH zijn opgenomen in het overzicht in paragraaf 7.6.

7.5 Informatieavonden

Op 14 en 19 april 2016 zijn twee informatieavonden voor alle belanghebbenden (o.a. inwoners, bedrijven, scholen) gehouden. De belangrijkste opmerkingen uit beide avonden staan weergegeven in tabel 7.2. Overige reacties zijn opgenomen in het overzicht in paragraaf 7.6.

7.6 Overzicht reacties

Vornoemde en andere reacties op het concept uitvoeringsprogramma en de wijze waarop deze zijn verwerkt staan weergegeven in tabel 7.3.

Opmerking	Reactie
Er is al veel verbeterd op het gebied van fietspaden en fietsvoorzieningen.	Ter kennisname.
Paaltjes in fietspaden aanpakken.	Dit maakt deel uit van het uitvoeringsprogramma en is al in uitvoering.
Tegen de richting in fietsen op éénrichtingsfietspaden handhaven i.v.m. veiligheid.	We gaan de veiligheid verbeteren door het fietsen in twee richtingen mogelijk te maken via verbreding van fietspaden op plaatsen waar dat veel voorkomt. Dit is opgenomen in het uitvoeringsprogramma.
Vanwege grote snelheidsverschillen (wielrenners, scooters, bromfietzers, snorfietzers) zouden aparte paden voor 'snel langzaam verkeer' beter zijn.	Dit kost te veel ruimte. Bromfietzers gaan naar de rijbaan; voor de andere vervoermiddelen geldt 25 km/h als maximumsnelheid. Wettelijk is er alleen onderscheid te maken tussen snelle voertuigen (bromfietzers) en langzame voertuigen (fiets, snorfiets).
Zet beloningsproject in waarbij je korting op een fiets kan scoren bij het scheiden van afval. Zo stimuleer je de aanschaf van een fiets.	Dit is opgenomen in het educatieprogramma.
Stimuleer fietsen bij jonge kinderen; jong geleerd is oud gedaan. Zorg bijvoorbeeld voor goede en voldoende fietsenrekken bij school en meer aandacht in het onderwijs via bijvoorbeeld een verkeersexamen.	Dit maakt deel uit van dit uitvoeringsprogramma.
Voer een centraal praktisch verkeersexamen in voor alle basisscholen.	Dit is opgenomen in het educatieprogramma (onderdeel van dit uitvoeringsprogramma).
Enthousiaste reacties op het concept van (een soort) GO-BIKE.	Schiedam bekijkt de mogelijkheden om dit op te pakken in het verlengde van de uitrol door Rotterdam.
Een aantal concrete verbetervoorstellen ten behoeve van de black spots.	Bij de uitwerking nemen we de suggesties mee.
Vergroot de veiligheid van oversteken op gebiedsontsluitingswegen: Fietser en voetganger beide in de voorrang, of beide niet.	Feitelijk gebeuren bij de langzaam-verkeeroversteken op gebiedsontsluitingswegen weinig ongevallen. Qua beleving wordt het als onveilig en verwarrend ervaren. Meer eenheid is gewenst. We gaan dit uitwerken in uitvoeringsprogramma voor voetgangers, als één van de zeven pijlers van het GVVP.
Meer promotie maken dat het fietsen in de Schiedam ook al veel goede kanten heeft, zoals Noord-Zuid routes zonder VRI's, bewaakte stallingen met openingstijden en locaties	We gaan de fiets meer promoten. Meer actieve rol in de fietstelweek, meer kenbaarheid bij fietsinitiatieven.
Veilig je fiets kunnen stallen bij huis of bij bestemmingslocaties zoals stations en winkelcentra; bewaakte fietsenstalling.	Dit is opgenomen in dit uitvoeringsprogramma.
Elektrisch fietsen stimuleren via het uitproberen van e-bikes bij bedrijven.	De Verkeersonderneming, ook op de avonden aanwezig, heeft een stimuleringsfonds. De gemeente brengt dit onder de aandacht.

Tabel 7.2 Belangrijkste opmerkingen informatieavonden

Afzender	Nr.	Opmerking	Reactie
Burgerkennisnetwerk	1.1	Rechtsaf voor fietsers graag altijd mogelijk maken	Bij vrijwel alle verkeerslichten kunnen fietsers vrij rechtsaf slaan. Uitzonderingen: <ul style="list-style-type: none"> De Lange Nieuwstraat: het voornemen is om het kruispunt en de verkeerslichten hier te vervangen door rotonde. De Schiedamseweg: <ul style="list-style-type: none"> van Nieuwe Damlaan uit Zuid naar Schiedamseweg is vrijwel altijd groen; van Nieuwe Damlaan noord naar politiebureau staat een bord "fietsers vrij rechtsaf". Van de Proveniersbrug naar de Boterstraat: gezien vele overstekende voetgangers en verkeer naar Boterstaat / ABC-garage is het uit oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst om hier "fietsers vrij rechtsaf" toe te passen. Een algemene regel is daarmee ongewenst.
	1.2	Niet langer wachten bij een verkeerslicht dan 50 seconden.	De gemeente pleit er voor om zo min mogelijk kruisingen te voorzien van verkeerslichten (en deze bijvoorbeeld te verwijderen bij de kruising Oranjestraat - Lange Nieuwstraat). Bij de verkeerslichtenregeling wordt altijd een zo kort mogelijke cyclustijd toegepast. Standaard maximaal 50 seconden toepassen betekent ook dat autoverkeer langere wachttijden krijgt, met mogelijke effecten op de luchtkwaliteit, sluipverkeer en roodlichtnegatie (en dus meer onveiligheid). In Schiedam onderzoeken we bij cyclustijd van meer dan 90 á 100 seconden of twee keer groen voor fietsers binnen elke cyclus mogelijk is. Dit wordt al beperkt toegepast (Churchillweg bij Laan van Bol'Es). De totale cyclustijd mag echter niet groter worden dan circa 120 seconden, met het oog op de voornoemde effecten. Toepassing is daardoor maar zeer beperkt mogelijk.
	1.3	Verkeerslichten voorzien van een aftelheid	Verkeerslichten worden bij vervangen standaard voorzien van een afteller bij de drukknop. De vervangingstermijn van verkeerslichten is echter 15 jaar; vandaar dat dit gefaseerd plaatsvindt.
	1.4	Opnemen van minimale breedtes voor fietspaden (de breedtes waren al in 2011 opgenomen in het GVVP, maar worden niet toegepast en intussen is de behoefte om de fietspaden breder te maken)	De fietspadbreedtes zijn al opgenomen in het GVVP; deze zijn in lijn met de landelijke richtlijnen. De landelijke richtlijnen geven ook aan dat de fietspadbreedtes afhankelijk zijn van de intensiteiten; bij grote fietsstromen worden grotere breedtes aangehouden.
	1.5	Hoe en door wie wordt er getoetst dat elk project wordt uitgevoerd volgens het uitvoeringsplan en het GVVP, waarbij de fiets optimaal wordt gefaciliteerd (o.a. op veiligheid en doorstroming)?	De gemeente werkt met een projectenlijst, waarin alle projecten in de buitenruimte worden opgenomen. Ook de fietsprojecten worden hierin ondergebracht. In een ontwerpproces blijft het altijd een afweging van belangen. Bij het afwegingskader van een ontwerp maken we duidelijk welke keuzes worden gemaakt en waarom.
	1.6	Hoe wordt er rekening gehouden met scootmobiel, wandelaars en verscheidene soorten fietsen op fietspaden?	Bij bijna alle fietspaden zijn ook voetpaden aanwezig, direct aanliggend of parallel op enige afstand. Scootmobiel zijn verkeerskundig gezien in principe voetgangers. Voor berijders van scootmobiel kan het in sommige gevallen handiger zijn om over fietspaden te rijden, net zoals bijv. joggers vaak op fietspaden lopen. Dat is een keuze van de berijder. De snelle e-fiets wordt naar verwachting wettelijk in 2017 ook als bromfiets gezien. De bromfiets en de volgens de wet snelle e-fietsen komt in principe overal op de rijbaan (dus van het fietspad af).
	1.7	Vanwaar de focus op verkeersveiligheid en fietsparkeren? Hoe wordt inhoud gegeven aan de andere 5 prioriteiten uit het GVVP, waaronder het stimuleren van het fietsgebruik?	Het GVVP stamt uit 2011. De wereld staat niet stil. Het fietsnetwerk is sindsdien verbeterd en daardoor goed op orde. De focus kan daardoor verlegd worden naar andere knelpunten/prioriteiten. Wat betreft verkeersveiligheid is door de raad voor de komende vier jaar 500.000 euro beschikbaar gesteld voor verkeersveiligheid.

Privé- persoon	2.1	Broersvest: éénrichtingsfietspaden worden al langer tweezijdig gebruikt worden; ook door handhavers van de gemeente. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en naar eigen ervaring op de Broersvest ook tot ongelukken. De gemeente geeft juridisch de ruimte hiervoor, als er een markt of werkzaamheden plaatsvinden op het Broersvest. Kunnen deze fietspaden geschikt worden gemaakt voor twee richtingen (o.a. verbreden), of kan er strenger worden gehandhaafd?	Gezien de benodigde ruimte voor auto- en tramverkeer kan er in het huidige profiel geen tweerichting fietspaden worden gemaakt. Wel zal bij werkzaamheden en markt gekeken worden of de situatie beter kan.
	2.2	De Broersvest komt niet voor op de drukst bereden fietspaden van Schiedam, onterecht m.i.	
	2.3	Ik ken meerdere mensen die na diefstal van hun fiets op één van de stations geen aangifte hebben gedaan, en zet dan ook vraagtekens bij de diefstalcijfers.	Er is altijd een verschil tussen registratie en feitelijk aantal diefstallen.
	2.4	Er komen steeds meer scootmobiel in het verkeer. Deze rijden ook op de Broersvest in beide richtingen op een éénrichtingsfietspad. In het programma wordt alleen over deze groep gesproken i.v.m. met een cursus. M.i. moet duidelijkheid over verkeersregels voor deze verkeersgroep komen voor alle burgers, d.m.v. voorlichting. En daarna handhaving eventueel.	De scootmobiel wordt wettelijk als voetganger gezien. We gaan dit uitwerken in uitvoeringsprogramma voor voetgangers, als één van de zeven pijlers van het GVVP.
	2.5	Graag de oude fietsparkeerbeugels vervangen door nieuwere exemplaren, die meer geschikt zijn voor moderne manieren van sluiting en fietsen met mandjes etc.	Bij het schikking fietsparkeer in het centrum en Hof van Spaland wordt hier rekening mee gehouden. Dit geldt ook voor nieuwe beugels bij woningen. Bij onderhoudsprojecten worden andere fietsbeugels bekeken.
Privé- persoon	3.1	Complimenten voor de nota en de gestelde prioriteiten (verkeersveiligheid), al is het stuk te omvangrijk om op korte termijn verantwoord te kunnen beoordelen. Ik ben al blij met de fietspaden rondom Schiedam die de afgelopen jaren aanzienlijk verbeterd zijn.	Ter kennisname
	3.2	Wat is de relevantie van de parameter eenpersoonshuishoudens? Welke veronderstelling ligt hier aan ten grondslag?	Bij het vervoeren van het gezin wordt doorgaans uit gemak en comfort de auto als vervoermiddel gebruikt. Dit speelt minder bij eenpersoonshuishoudens. En daarmee zijn er kansen voor een hoger fietsgebruik.
Privé- persoon	4.1	Kan bij het voornemen om langs de Havendijk aan één zijde een tweerichtingen fietspad te realiseren worden meegenomen dat momenteel juist de wens leeft voor het behoud van de fietspaden aan beide zijden van de Havendijk, in opgeknapt vorm te behouden?	Het tweerichtingen fietspad is vooral van belang voor het vermijden van verkeerslichten bij de Vlaardingerdijk tussen de havenbedrijven en Vijfsluizen. Dit kan oplopen tot 5 a 6 minuten voor fietsers. Voor het gedeelte bij de Havendijk is de tijdswinst minder aan de orde. Bij het ontwerp voor de Havendijk moet wel worden gekeken totale lengte en de mogelijke "slowlanes".
Privé- persoon	5.1	We hebben sinds eind vorig jaar al bij de gemeente geïnformeerd of het fietspad langs de Slimme Watering richting de Scheepvaartweg overall haaiantanden kan krijgen bij de zijstraten. Nu heeft de ene zijstraat dit wel en de andere niet. Dit is zeer onduidelijk, zeker voor kinderen. Eerder hoorden we van de gemeente dat dit valt onder een "plan", maar wat is de status hiervan?	Feitelijk gebeuren bij de langzaam verkeeroversteken op gebiedsontsluitingswegen weinig ongevallen. Qua beleving wordt het als onveilig en verwarrend ervaren. We gaan dit uitwerken in uitvoeringsprogramma voor voetgangers, als één van de zeven pijlers van het GVVP.
OBS Het Startblok	6.1	Fijn dat het kruispunt Piersonstraat - Van Haarenlaan aangepakt wordt, en dat brommers op rijbaan komen.	Ter kennisname
	6.2	Graag fietscontrole en praktijkexamen voor groep 7 leerlingen.	Dit is opgenomen in het educatieprogramma.

	6.3	Het tunneltje onder het spoor (t.h.v. Piersonstraat) wordt door veel collega's en kinderen gebruikt, maar geeft een onveilig gevoel. Verbreding zou heel fijn zijn.	Met het uitvoeringsplan richten we ons op de grote
	6.4	Hesjes om met je groep naar een activiteit te fietsen?	Dit is opgenomen in het educatieprogramma.
	6.5	Onze leerlingen hebben niet allemaal een fiets. Een aantal leenfietsen in Schiedam zou mooi zijn.	Er is tijdens de informatieavonden voorstel gedaan voor een beloningsproject in waarbij je korting op een fiets kan scoren bij het scheiden van afval. Zo stimuleer je de aanschaf van een fiets. Dit is opgenomen in het educatieprogramma.
	6.6	Graag meer Fietsparkeerklampen op school.	Dit is opgenomen in het educatieprogramma
Kinder- gemeente- raad	7.1	Naleven van de verkeersregels is de beste manier om ongevallen te voorkomen. Maak een poster waarop staat: "Het verkeer is veiliger dan je denkt! Als je ook goed oplet!"	Ter kennisname
	7.2	Meer aandacht vragen voor het feit dat fietsen eigenlijk al heel veilig is. Het 'onveilige' gevoel wegnemen. Zorg dat op het nieuws niet alleen de negatieve dingen over veiligheid te zien zijn, maar juist ook de positieve dingen. Dan weten mensen ook dat verkeer veilig is.	We gaan de fiets meer promoten. Meer actieve rol in de fietstelweek, meer kenbaarheid bij fietsinitiatieven.
	7.3	Misschien kunnen sommige kruisingen en wegen ook gezelliger en met meer kleur, dan voelen mensen zich fijner.	Dit kan in kader van het project "gezonde en slimme stad" worden meegenomen
	7.4	Alle kinderen moeten leren om zelfstandig te lopen en fietsen door hun wijk. Alleen door veel te oefenen ga je je veilig voelen in het verkeer!	We gaan hiermee aan de slag bij de educatieprogramma's voor de scholen.
	7.5	Meer fietspaden om op te fietsen.	Op alle 50 km/u wegen zijn fietsvoorzieningen al aanwezig. In 30 km/u-gebieden wordt vanuit duurzaam in principe het auto- en fietsverkeer gemengd.
	7.6	Fietsen goedkoper maken (zorgen dat alle kinderen een fiets kunnen aanschaffen als er thuis geen geld is);	Zet beloningsproject in waarbij je korting op een fiets kan scoren bij het scheiden van afval. Zo stimuleer je de aanschaf van een fiets. Dit is opgenomen in het educatieprogramma
	7.7	Fietsen veiliger maken door bijvoorbeeld het verplichten van een helm.	Hiervoor is nationaal wetsvoorstel voor nodig
	7.8	Fietsers meer voorrang geven (bv. fietsstraten).	Waar mogelijk in 30 km/u-gebieden wordt voorrang gegeven aan de fiets. Bij oversteken met 50 km/u-wegen (gebiedsontsluitingswegen) is het qua verkeersveiligheid beter de auto voorrang te laten houden.
	7.9	Meer buitenkelders (boxen) waardoor fietsen buiten gestald kunnen worden in plaats van kelder.	In principe worden er alleen fietsboxen/trommels in de openbare ruimte geplaatst als er geen fietsenberging aanwezig is. Ook de openbare ruimte kent schaarse ruimte.
	7.10	Routes maken waarmee je op de fiets sneller/makkelijker ergens komt dan op de fiets (bv. door autoluw centrum, maar per fiets wel goed bereikbaar).	We gaan hiermee aan de slag bij de educatieprogramma's voor de scholen, bij het verbeteren van de schoolomgevingen.
	7.11	Kinderen op basisscholen ook meer op fiets laten doen (als voorbeeld op het VO, zelfstandig op de fiets).	We gaan hiermee aan de slag bij de educatieprogramma's voor de scholen.
Privé- persoon	8.1	Complimenten; aan alles is gedacht. En het Beatrixpark is prachtig opgeknapt.	Ter kennisname
	8.2	De oversteek Schiedamseweg-Zwaluwlaan is gevaarlijk voor fietsers. Een hele	In 2017 staat het asfalteren van de Zwaluwlaan op het programma. Daarbij worden kleine aanpassingen

		steile hoge fietsdrempel markeert de kruising, je valt bijna voorover als je er vanaf rijdt.	aan de kruising met de Schiedamseweg meegenomen, waaronder de steile drempel.
Privé-persoon	9.1	Er moet ook worden gekeken naar de wandelaar. De wandelaar moet met name in het groen te vaak op het fietspad lopen. Daardoor ontstaan onveilige situaties of onprettige voorvallen.	Binnen de bebouwde kom ligt er meestal een apart voetpad. In het groen is het aantal fietsers en voetgangers beperkter. In groengebieden wordt dan voorrang gegeven aan het groen en worden fietsers en voetgangers gemengd. Gezien de beperktere intensiteiten is dit acceptabel.
MRDH	10.1	De MRDH doet een beroep op de gemeente Schiedam om ervoor te zorgen dat OV-reizigers te allen tijde hun fiets in de stalling van het station Schiedam Centrum kunnen stallen, en acht het (tijdelijk) gratis stallen door buurtbewoners hier niet wenselijk.	Dit is verwerkt.

Tabel 3.3: Reacties tijdens participatieproces en verwerking

Bijlage 1: Factoren die het fietsgebruik beïnvloeden

Veel van de in deze bijlage aangegeven getallen en percentages zijn afkomstig van de Fietsbalans, ontwikkeld door de Fietsersbond (2012).

Een twintigtal hoofdfactoren is van invloed op het fietsgebruik in Nederland. Deze kunnen als volgt worden onderverdeeld:

- Geografie en planologie
 - Reliëf
 - Neerslag
 - (Woning)dichtheid
 - Scholendichtheid
- Infrastructuur en verkeer
 - Reistijdverhouding;
 - Aandeel bus, tram en metro
 - Parkeerkosten
- Aantrekkelijkheid en veiligheid
 - Rapportcijfer gemeente
 - Aantrekkingskracht
 - Sociale veiligheid
- Bevolkingssamenstelling
 - Aandeel eenpersoonshuishoudens;
 - Aandeel jongeren en ouderen
 - Aandeel GroenLinksstemmers
 - Aandeel allochtonen, autochtonen en protestanten
 - Gezondheid
- Bevolkingsgroei
- Autobezit

Om goed in kaart te kunnen brengen welke factoren van invloed zijn op het fietsgebruik in Schiedam is een vergelijking gemaakt met:

- steden met een hoog fietsgebruik: Zwolle en Groningen
- andere middelgrote steden met eenzelfde bevolkingsomvang en een hoger fietsaandeel: Hoorn en Gouda
- andere middelgrote steden in de Rotterdamse regio: Vlaardingen en Capelle aan den IJssel.

Geografie en planologie

Reliëf

In gemeenten met veel reliëf wordt relatief veel de auto gebruikt. Dit is ook mede de oorzaak dat met name Limburgse gemeenten relatief weinig fietsgebruik kennen. In Schiedam speelt dit probleem niet. Schiedam ligt in het vlakke westen van het land en ligt grotendeels onder de zeespiegel. Enige reliëf binnen de gemeente zijn de waterkeringen en bruggen/viaducten.

Neerslag

Vaak genoeg wordt het weer als reden gebruikt om de fiets niet te gebruiken als vervoersmiddel. Echter de gemiddelde neerslag in Nederland valt mee. Volgens het KNMI heeft Schiedam een bovengemiddelde hoeveelheid jaarlijkse neerslag van ongeveer 900 mm (periode 1981-2010). Schiedam hoort hiermee bij een groot gebied in Zuid-Holland (driehoek Den Haag-Rotterdam-Alphen a/d Rijn) waar gemiddeld relatief veel neerslag valt. Waarschijnlijk heeft dit te maken met de aanlanding van depressies die veelal in Zuid-Holland aan land komen. Ook de gebieden Amsterdam-Utrecht, de Veluwe en het gebied rondom de drie provinciegrens (Friesland, Groningen en Drenthe) hebben te maken met een bovengemiddelde hoeveelheid neerslag, alsmede de hoog gelegen delen van Zuid-Limburg. Ook gemeenten met een hoog fietsgebruik hebben te maken met een vergelijkbaar hoeveelheid neerslag. De hoeveelheid neerslag is niet van invloed op het fietsgebruik.

(Woning)dichtheid

Voorzieningen zoals winkelcentra, stations en werkplekken zijn per fiets goed te bereiken in steden met een hoge woningdichtheid. Zo zijn de stedelijke gemeenten met een hoge fietsgebruik ook gemeenten met een hoge woningdichtheid.

Schiedam heeft een relatief hoge woningdichtheid. Veel voorzieningen in de omgeving van Schiedam liggen op ideale fietsafstanden. Grote bestemmingsgebieden zoals de havens van Rotterdam, het centrum van Rotterdam, Erasmus MC en de recreatiegebieden in Vlaardingen en Midden Delfland liggen op fietsafstand. De TU in Delft ligt op een iets grotere afstand, maar vanwege de directheid van de route zonder veel opstoppingen is deze ook per fiets goed te bereiken.

Gemeente	Woningdichtheid (woningen per km ²)
Schiedam	1978
Gouda	1831
Hoorn	1555
Zwolle	1826
Groningen	1107
Vlaardingen	1468
Capelle a/d IJssel	2130
NEDERLAND	216

Woningdichtheid Schiedam in vergelijking met andere gemeente (Bron: CBS)

Nadelig voor het fietsgebruik is dat veel voorzieningen, vanwege de korte afstanden, ook lopend goed te bereiken zijn. In Schiedam

vindt daarom een groot deel van de verplaatsingen lopend plaats (0,63 van de 2,48 verplaatsingen per persoon per dag). Daarnaast is de woningdichtheid in de wijken rondom het centrum veel hoger dan in de wijken ten noorden van de A20. Lopen is in Schiedam dus een goed alternatief voor fietsen.

Scholendichtheid

Scholieren tussen de 4 en 18 jaar vormen de grootste groep fietsers. Schiedam kende in 2013 26 basisscholen, vijf instellingen in het voortgezet (beroeps)onderwijs en vier scholen met speciaal onderwijs. Alle scholen samen tellen ruim 11.000 leerlingen. De scholendichtheid in Schiedam is met 0,39 scholen per 1000 inwoners in vergelijking met andere steden laag. Plaatsen met een hoog fietsgebruik hebben over het algemeen een hoge scholendichtheid.

Aantal scholen per 1000 inwoners	2013
Schiedam	0,39
Vlaardingen	0,39
Capelle a/d IJssel	0,51
Gouda	0,76
Zwolle	0,71
Hoorn	0,67
Groningen	0,49

Aantal scholen in Schiedam en hoeveelheid scholen per 1000 inwoners (bron: Gemeente Schiedam en buurtmonitor.nl)

Infrastructuur en verkeer

Reistijdverhouding

De fiets kan goed concurreren met de auto binnen een afstand van 7,5 kilometer. De fiets wordt vooral interessant als de fietsroute kor-

ter, sneller en comfortabeler is. Belangrijk is dus de verhouding in reistijd tussen de fiets en de auto (ook wel omrijfactor). In Schiedam liggen alle straten binnen een acceptabele fietsafstand.

Een voorbeeld: De meest noordwestelijk gelegen straat in Schiedam (Munterstraat in de wijk Woudhoek) ligt op nog geen 5 kilometer afstand van de Grote Markt in het centrum van Schiedam. Bovendien is de route via de Harreweg, Jaap de Raetpad en de Parkweg een snelle doorgaande route zonder veel obstakels zoals kruisingen en verkeerslichten. Automobilisten zullen voor dezelfde route om moeten rijden via de Churchillweg en die route is met 5,5 kilometer 10% langer dan de fietsroute via de Parkweg. De route via de Churchillweg is even lang als via de 's Gravelandseweg.

Aandeel bus, tram en metro

Buiten de twee grootste steden in Nederland is Schiedam bereikbaar is per trein, metro, tram en bus. In Schiedam gaat van de 2,48 verplaatsingen per persoon per dag (hierna p.p.p.d.) 0,45 verplaatsingen p.p.p.d. met de fiets en 0,15 verplaatsingen p.p.p.d. met bus, tram of metro. Landelijk ligt het aandeel bus, tram en metro samen op 0,08 verplaatsingen p.p.p.d. Het aandeel bus, tram en metro in Schiedam is dus aanzienlijk.

Parkeerkosten

De parkeerkosten in het centrum van een stad is van invloed op het autogebruik naar het centrum en kan, in geval van hoge parkeerkosten, positief uitvallen op het fietsgebruik in de gemeente. Uit een vergelijking met Hoorn, Gouda en Zwolle, gemeenten met een groot fietsgebruik, blijkt dat het autogebruik in Schiedam minder ontmoedigd door het parkeerbeleid: de parkeerkosten zijn er relatief laag en er is geen maximum parkeertijd in het centrum.

Gemeente	Parkeertarieven	Max. Parkeertijd
Schiedam	€1,80 per uur op straat, €1,20 – €1,80 per uur in de parkeergarage	Geen maximum
Hoorn	€ 1,40 – 2,10 per uur op straat, € 1,25 per uur in de parkeergarage	Maximaal 2 uur op straat parkeren
Zwolle	€ 2,60 per uur, na 20.00 uur €1,60 per uur op straat parkeren, €5,00 per uur in de garage	Maximaal 1 uur op straat parkeren
Gouda	€ 2,90 per uur tot 18.00 uur, daarna €3,90 per uur op straat, € 2,14 per uur in de parkeergarage	Maximaal 1 uur op straat parkeren

Parkeertarieven in Schiedam in vergelijking met gemeenten met een hoog fietsgebruik (bron: gemeente Schiedam, Hoorn, Zwolle, Gouda en Q-park.nl)

Aantrekkelijkheid en veiligheid

Rapportcijfer gemeente

Een gemeente moet aantrekkelijk en veilig zijn willen mensen overstappen op de fiets. Uit de Monitor Leefbaarheid en Veiligheid 2012 van Schiedam blijkt dat Schiedam zich ten opzichte van 2009 positief heeft ontwikkeld. De aanpak van overlast en de verbeteringen die tussen 2009 en 2012 zijn doorgevoerd hebben hun vruchten afgeworpen. Op buurtniveau blijven er volgens dit onderzoek wel aandachtspunten bestaan. Met name overlast en verkeersoverlast scoort negatief.

Het gemiddelde rapportcijfer voor Schiedam is in 2012 een 6,9 ten opzichte van een 6,7 in 2009.

	Rapportcijfer 2009	Rapportcijfer 2012	Stijging/daling
Woonomgeving	6,9	6,9	0%
Sociale cohesie (hoe lager, hoe beter)	5,6	5,7	1,7%
Verloedering (hoe lager, hoe beter)	5,1	4,8	-6,2%
Overlast (hoe lager, hoe beter)	2,9	3,1	6,9%
Verkeersoverlast (hoe lager, hoe beter)	4,5	4,6	2,2%
Leefbaarheid	6,8	6,8	0%
Veiligheid	6,5	6,3	0%
Voorzieningen	6,8	6,9	1,5%

Bron: Monitor Leefbaarheid en Veiligheid 2012 Schiedam

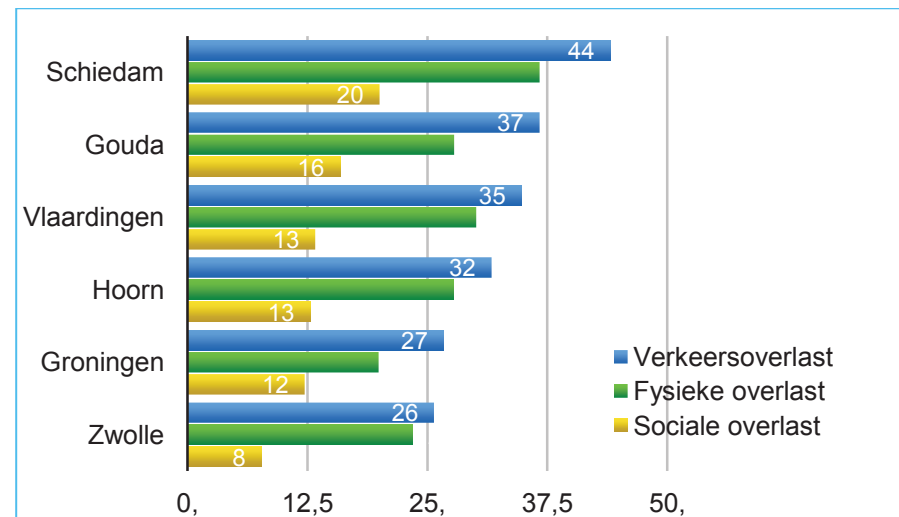
Aantrekkingskracht

Voor het stimuleren van het fietsgebruik moet de stad ook iets te bieden hebben. Schiedam heeft met een historische binnenstad een parel in handen. Daarnaast heeft Schiedam met Kethel en de Kerkwegbuurt twee oude dorpskernen binnen haar gemeentegrenzen. Voor de recreatieve fietsers zijn dit interessante plaatsen om te bezoeken. Het is dan ook van belang dat de recreant deze op een aantrekkelijke en comfortabele manier per fiets kan bereiken. Daarnaast zet Schiedam zich op de kaart als toeristische trekpleister. Voor dagjesmensen die uit de directe omgeving (Vlaardingen, Delft, Rotterdam, etc.) zal Schiedam een mooie plek worden om een dagje langs te komen met de fiets.

Sociale veiligheid

Zodra het gevoel van sociale veiligheid bij fietsers zakt, zullen zij vaker gebruik maken van andere vervoerswijzen. Fietsroutes zullen daarom sociaal veilig gemaakt moeten worden door bijvoorbeeld het aanbrengen van straatverlichting, het aanpakken van onoverzichtelijke hoeken en het aanpakken van dichtbegroeide groen langs fietsroutes.

In vergelijking met de zes andere gemeenten kan worden geconstateerd dat Schiedam relatief veel overlast kent. Ruim 60% van de ondervraagden in Schiedam geeft aan eens of meerdere keren te maken te hebben gehad met overlast. Steden met een hoog fietsgebruik zoals Groningen en Zwolle kennen veel minder overlast.

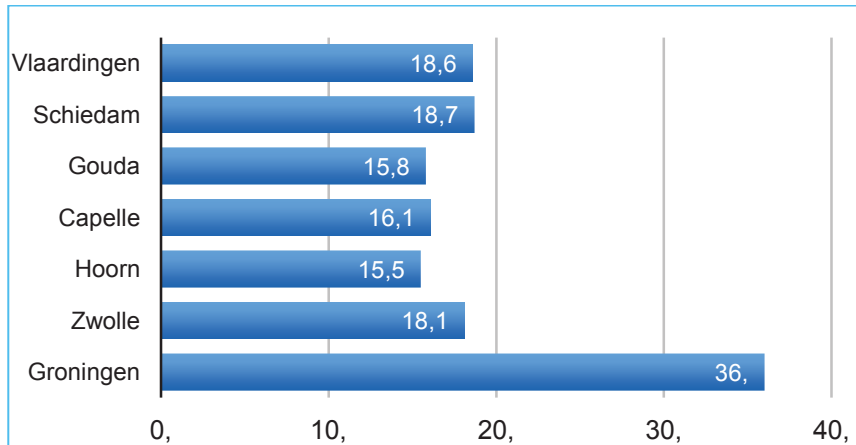


Overlast gemeten op basis van enquête

Bevolkingssamenstelling

Aandeel éénpersoonshuishoudens

Bij het vervoeren van het gezin wordt doorgaans uit gemak en comfort de auto als vervoermiddel gebruikt. Dit speelt minder bij eenpersoonshuishoudens. En daarmee zijn er kansen voor een hoger fietsgebruik. In vergelijking met de zes andere gemeenten is te zien dat Groningen als studentenstad een hoger percentage eenpersoonshuishoudens heeft dan de andere steden. Daarentegen valt Gouda als stad met een hoog fietsgebruik lager uit. Schiedam heeft met een percentage van 18% een gemiddelde hoeveelheid eenpersoonshuishoudens.



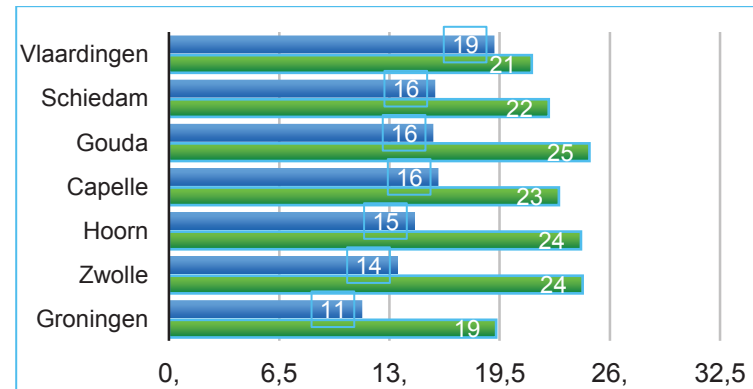
Percentage eenpersoonshuishoudens (Bron: CBS)

Aandeel jongeren en ouderen

Jongeren tot een leeftijd van 18 jaar gebruiken gemiddeld vaker de fiets dan volwassenen. Reden hiervoor is het gebruik van de fiets van en naar school en het niet hebben van een rijbewijs. Boven de 18 jaar daalt het fietsgebruik geleidelijk. Kinderen beginnen ongeveer vanaf hun vierde levensjaar te leren fietsen. Van belang is dus

om het aandeel 4- t/m 18-jarigen in beeld te krijgen en dat te vergelijken met andere gemeenten en het landelijke gemiddelde.

In tegenstelling tot jongeren gebruiken ouderen (65+) de fiets als vervoersmiddel tijdens het recreëren. De gemeente zal rekening moeten houden met een groeiend aantal ouderen op de weg dat de (elektrische) fiets steeds meer zal gebruiken.



Percentage jongeren tot 19 jaar (blauw) en ouderen van 65 jaar en ouder (groen) (Bron: CBS)

Aandeel GroenLinksstemmers

Over het algemeen is bekend dat mensen die op GroenLinks stemmen gemiddeld vaker kiezen voor de fiets. In Schiedam scoort GroenLinks relatief hoog.

Aandeel allochtonen, autochtonen en protestanten

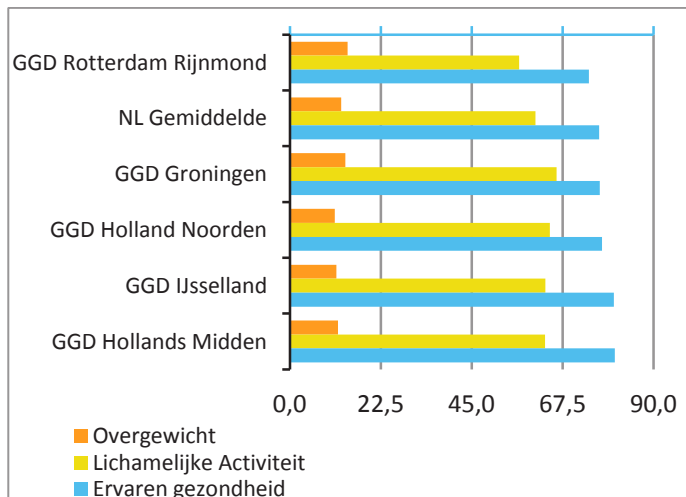
Het fietsgebruik onder de allochtone bevolking in ons land is zeer laag. In Schiedam wonen relatief veel allochtonen, met name inwoners van Turkse komaf, maar de laatste jaren ook veel mensen uit Oost-Europese landen. In wijken met een grote Turkse gemeenschap zoals Nieuwland wordt er relatief weinig gefietst. Nieuwland ligt op loopafstand van het centrum en veel voorzieningen in de wijk kunnen lopend worden bereikt. Voor voorzieningen buiten de wijk

en het centrum gebruikt men veelal de auto of de metro als vervoersmiddel. Daarnaast spelen de stallingmogelijkheden en de fiet-sendiefstal in de wijk mede een rol in het lage fietsgebruik.

Onder de autochtone bevolking is het fietsgebruik vanzelfspreken-der en ligt het fietsgebruik hoger. Vooral onder autochtonen met een protestante geloofsovertuiging is, uit oogpunt van kosten- en milieubewustheid, de fiets een populair vervoersmiddel. In Schiedam heeft het protestantisme een minder belangrijke rol in de samenle-ving.

Gezondheid

Mensen met een goede gezondheid zullen vaker gebruik maken van de fiets dan mensen met een slechte gezondheid. Daarentegen is de opkomst van de elektrische fiets van belang. Mensen die voorheen vanwege hun gezondheid geen gebruik maakten van de fiets, zullen door de komst van de elektrische fiets vaker de fiets gebruiken als vervoersmiddel.



Bron: Rijksinstituut voor Volksgezondheid

Uit onderzoek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu in 2012 is gebleken dat in de GGD-regio Rotterdam-Rijnmond, waar Schiedam onder valt, de gemiddelde gezondheid achterloopt op het Nederland gemiddelde. In vergelijking met de andere GGD-regio's doen de regio's met een hoog fietsgebruik het beter dan het Nederlands gemiddelde. In regio Rotterdam-Rijnmond ervaren minder mensen een goede gezondheid, is er in vergelijking met andere regio's meer sprake van overgewicht en lichamelijke activiteit wordt minder uitgevoerd.

Bevolkingsgroei

Schiedam heeft ruim 76.000 inwoners. Tussen 2010 en 2013 is de Schiedamse bevolking met 0,8% vrij minimaal gegroeid. Tot 2020 wordt een kleine daling verwacht van 0,2%.

Met name de groep jongeren t/m 19 jaar zal tot 2020 krimpen; naar verwachting met 2%. Aan de andere kant wordt verwacht dat de groep volwassenen tussen de 50 en 64 jaar met 4% gaat groeien, en de groep tussen de 65 en 79 jaar zelfs met 12%.

Met name de noordelijke wijken zullen de komende jaren krimpen. Juist deze wijken liggen op een ideale fietsafstand van het centrum. De grootste daling zal de komende periode waar te nemen zijn in de wijk Spaland/Sveapark en in Groenoord. De grootste stijging zal de komende jaren te vinden zijn in de wijken West en Zuid. Echter deze liggen op loopafstand van het centrum, dus zal hier gebruik te voet waarschijnlijk hoger liggen dan het fietsgebruik..

Per saldo zal de bevolkingsgroei niet van grote invloed zijn op het fietsgebruik.

Wijk:	Inwonerstal in 2013:	Prognose 2020:	Stijging/Daling in %:
West	12.022	12.494	+ 3,9%
Zuid	5.885	6.055	+ 2,8 %
Kethel	3.714	3.740	+ 0,7 %
Oost	11.084	11.143	+ 0,5 %
Nieuwland	14.222	14.306	+ 0,5 %
Centrum	4.311	4.319	+ 0,1 %
Woudhoek	7.524	7.311	- 2,9 %
Groenoord	9.056	8.762	- 3,3 %
Spaland	8.517	8.022	- 6,1 %
Schiedam	76.348	76.157	- 0,2 %

Bevolkingsprognose per wijk in Schiedam (bron: gemeente Schiedam)

Autobezit

Schiedammers bezitten gemiddeld gezien minder auto's dan het landelijke gemiddelde. Zo heeft 56% van de Nederlanders een auto in bezit, bij de Schiedammers is dit 50%. Binnen de stadregio scoort alleen Rotterdam en Hoogvliet/Albrandswaard met 42% en 49% lager dan Schiedam.

Bijlage 2: Enquête duurzame mobiliteit

Vraag	Centrum	Oost	West	Zuid	Nieuwland	Groenord	Kethel	Woudhoek	Spal./Sveap.	onbekend	Schiedam totaal	respond.
3.1 Het fietsen in Schiedam in het algemeen	7,4	7,4	7,2	7,5	7,3	7,3	7,4	7,3	7,5	7,2	7,3	772
3.2 De bereikbaarheid van de woonwijken in Schiedam per de fiets	7,7	7,7	7,7	7,8	7,7	7,7	7,8	7,7	7,8	7,4	7,7	771
3.3 De stallingsmogelijkheden voor de fiets bij uw woning	6,2	4,9	6,3	6,1	6,9	7,2	8,1	7,6	7,7	6,4	6,8	734
3.4 De stallingsmogelijkheden voor de fiets bij de winkels	6,1	6,0	6,3	6,3	6,8	6,4	6,7	6,6	6,5	6,1	6,4	765
3.5 Voor zover van toepassing: de bereikbaarheid van werk of school in Schiedam per fiets	7,8	7,5	8,1	7,6	7,4	7,5	8,0	7,6	8,0	7,0	7,6	353
3.6 Voor zover van toepassing: de stallingsmogelijkheden voor de fiets bij werk of school in Schiedam	7,5	7,4	6,7	7,0	7,4	6,6	7,6	6,7	7,2	6,6	7,0	335

Enquête najaar 2015; cijfer t.b.v. prestatie doelstelling begroting

Bijlage 3: Fietsintensiteiten (2014)

Locatie:	Etmaalintensiteit (0-24 uur)	Ochtendspits (7-9 uur)	Avondspits (16-18 uur)
Koemarktbrug	4866	826 (16,9%)	886 (18,2%)
Vlaardingerdijk (Vijfsluizen)	4511	808 (17,9%)	711 (15,7%)
Sportlaan	2600	794 (30,5%)	409 (15,7%)
Nieuwe Damlaan	2594	408 (15,7%)	298 (11,4%)
Nieuwlandplein Westzijde	2572	521 (20,2%)	406 (15,8%)
Nieuwlandplein Zuidzijde	2550	556 (21,8%)	416 (16,3%)
Burg. Knappertlaan	2505	517 (20,6%)	493 (19,7%)
Schiedamseweg thv Iepenlaan	2276	521 (22,8%)	n.b.
Vlaardingerstraat	2143	324 (15,1%)	352 (16,4%)
Parkweg thv kruising Burg. V. Haarenlaan	1961	409 (22,3%)	346 (18,9%)
Horvathweg	1826	408 (22,4%)	333 (18,2%)
Hazepad	1628	421 (25,9%)	384 (23,6%)
Nieuwlandplein Oostzijde	1592	247 (15,5%)	277 (17,4%)
Lorentzlaan	1573	246 (15,6%)	302 (19,2%)
s Gravelandseweg	1573		
Parkweg thv Thurlede	1291	264 (20,5%)	246 (19%)
Churchillweg	1117	199 (17,8%)	182 (16,3%)
NS-viaduct A4	1063	288 (27,1%)	188 (17,7%)
s Gravelandseweg (Sandvinkstraat)	1060	208 (20,6%)	205 (20,3%)

Locatie:	Etmaalintensiteit (0-24 uur)	Ochtendspits (7-9 uur)	Avondspits (16-18 uur)
Willemsbrug	998	152 (15,3%)	174 (17,4%)
Schoolstraat	962	166 (17,3%)	178 (18,5%)
Lange Kerkstraat	924	133 (14,3%)	168 (18,2%)
Overschieesestraat	915	179 (19,6%)	179 (19,6%)
Vlaardingerdijk (Aleidastraat)	912	181 (19,9%)	147 (16,2%)
Boterstraat	820	153 (18,7%)	130 (15,9%)
Kerkweg (Kethel)	582	105 (18%)	95 (16,4%)
Westfrankelandsedijk	510	115 (22,1%)	121 (23,7%)
Windas (poldervaartfietspad)	485	110 (22,6%)	112 (23,1%)
Kerkweg (Kerkbuurt)	295	54 (18,4%)	58 (19,7%)
Havendijk	260	52 (20%)	55 (21,1%)
Bokelweg	235	54 (22,9%)	50 (21,4%)
Gemiddelde verhouding etmaal/ spits		20%	18,4%