

Wijktafelbijeenkomst Mobiliteit in Schiedam

Datum: Dinsdag 8 Oktober 2019
Locatie: Centrum – Oude bieb Stadserf
Opkomst: 5 personen

Plenaire Tafel

Kernpunten van deze avond (over de thema's heen)

- Eigen initiatieven moeten toegejuicht worden. Met name ondersteunen in wijken of straten (hofjes) waar burgers zelf de omgeving leefbaarder en aantrekkelijker maken.
- We moeten samen een schoon, net en aantrekkelijk Schiedam creëren.
- Conclusie moet zijn dat er een balans moet zijn tussen bereikbaarheid, veiligheid, aantrekkelijkheid en de facilitering daarin/daarbij in automobilititeit.
- Doel is niet de automobilist pesten maar een mooie en aantrekkelijke stad op de juiste manier toegankelijk voor iedereen.

Thema 1: Parkeren & Deelmobiliteit

A) Problemen en Irritaties

- Algemeen geeft de groep aan dat voor foutparkeerders de “pakkans” klein is met name in de avonden en weekenden.

B) Samenvatting - Kernpunten deze avond

- Conclusie is dat in Schiedam auto's tot diep in het centrum welkom zijn is dat iets wat realistisch is en haalbaar ook in verband met alle opgaven, verstedelijking en (economische) groei.
- Technologische ontwikkelingen en deelmobiliteit kunnen hierin een belangrijke rol spelen om een transitie hierin te realiseren.
- Echter ook de infrastructuur zal daar dan op aangepast moeten worden, denk aan bijvoorbeeld elektrische voertuigen en bijbehorende laadinfrastructuur.

Thema 2: Fietser en Voetgangers

A) Problemen en Irritaties

- De fietsvoorzieningen en infrastructuur kan beter volgens de aanwezigen met name in hartje centrum zijn deze van minder kwaliteit met als voorbeeld de Broersvest.
 - Hoge rand tussen voetpad en fietspad
 - Rolstoel en scootmobiel onvriendelijk
- De fietsparkeermogelijkheden zijn beperkt en de verschillende snelheden van nieuwe tweewielers (e-bike, speed pedelecs, e-scooters) hebben invloed op de verkeersveiligheid.

B) Probleemlocaties

- Koemarkt 2-zijdigs fietspad onduidelijk i.c.m. rolstoel en scootmobielers die door hobbelige voetpad op fietspad gaan gevaarlijk.

Thema 3: Circulatie en Verkeersveiligheid

A) Problemen en Irritaties

- Aangegeven wordt dat verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp is in de infrastructurele oplossingen maar dat 9 van de 10 ongevallen voortkomt uit menselijke fouten.
- Uitdaging is hoe we samen ervoor zorgen dat iedereen zich veilig gedraagt in het verkeer. Een erg lastige opgave.
- Gespreksonderwerp is dat met name 30 km/u wegen die zich lenen om harder te rijden door de politie minder worden gecontroleerd. Oftewel waar 30 gewenst is moet de weg ook zo ingericht zijn.
- Ervaringen met 14010 zijn wel minder positief qua reactie en oppakken van meldingen, wordt naar gekeken.

B) Probleemlocaties

- De Westvest komt ter sprake, deze is tijdelijk aangepakt maar de definitieve herinrichting volgt nog.
- Een gevaarlijk punt is de overgang van Kreupelstraat naar de Baan op kruising Lange Kerkstraat. Met name door diverse soorten snelheden en verkeer (fiets, voetganger, auto's vrachtwagens). Alternatief Lange Kerkstraat autoluw te maken?
- Nieuwe kruispunt bij de Parkweg is nog onduidelijk qua verkeerssituatie. Wordt duidelijk aangegeven dat dit nog niet af is en zeker aan wordt gewerkt.

C) Voorstellen, ideeën en oplossingsrichtingen

- Een goed voorbeeld is het Spinhuispad qua veiligheid en snelheid.
- Verkeersafwikkeling door centrum naar de randen duwen, punt van aandacht blijft echter de verkeersstromen van Noord naar Zuid die recht door het centrum gaan/moeten.
- Idee is op bepaalde plekken alleen bestemmingsverkeer toe te laten wellicht nog binnen bepaalde tijdsvakken. Zijn camerasystemen die dit goed kunnen registreren en handhaven.
- Bij omleidingen zorgt dat afzettingen goed en helder vermeld worden. Antonio geeft aan dat hier afspraken over gemaakt worden met partijen die werkzaamheden verrichten echter dat ook als zaken niet goed geregeld zijn hier melding van gemaakt dient te worden!

D) Samenvatting - Kernpunten deze avond

- Conclusie is dat handhaving het sluitstuk moet zijn. Eerst gaat het om in beeld hebben van gedrag en wenselijk gedrag, vervolgens mensen daarop informeren en educatie, daarna aanpassing waar nodig in de infrastructuur en vervolgens handhaven.
- Conclusie is dat het centrum een aantrekkelijk verblijfs- en leefgebied moet zijn, wat weer leidt tot ander gedrag. Als de omgeving zich niet leent om hard te rijden en of om te fietsen past de gebruiker zijn gedrag daarop aan.

Tafel 4: Lokaal openbaar aanvullend vervoer

A) Voorstellen, ideeën en oplossingsrichtingen

- Suggestie wordt gegeven om een ringbus te laten rijden, een combi tussen Buslijn 51 en 54. Dominik geeft terecht aan dat dit lastig is. Routes worden dan lang en ov-gebruikers met specifieke bestemming zitten dan relatief lang in de bus. Gedacht moet worden aan lokale initiatieven als Argos Mobiel. Geopperd wordt om deze dan ook langer op de avonden door te laten rijden en slimme combinaties te maken.