

Wijktafelbijeenkomst Mobiliteit in Schiedam

Datum: Donderdag 17 oktober 2019
Locatie: Nieuwland – Wijkcentrum Dreesplein
Opkomst: 14 personen

Algemeen

- *Communicatie* - weinig ruchtbaarheid aan gegeven - deze ronde is nog niet goed gecommuniceerd door de gemeente; alleen degenen die al betrokken waren die zitten er nu bij.
- Er zijn genoeg bewoners die juist op de dag willen - idee: gemeentelijk TukTuk op de Nolenslaan.

Tafel 1: Fietser en Voetgangers

A) Problemen en Irritaties

- De kwaliteit van de verharding wordt algemeen genoemd als aandachtspunt: de bestrating wordt als "vaak slecht" ervaren.
- Een van de aanwezigen benoemt dat er nog teveel punten zijn waar mensen in een rolstoel vastlopen door het ontbreken van 'afritjes' trottoir.
- Genoemd wordt dat tijdens werkzaamheden de omleidingsroutes voor de fietser niet duidelijk zijn.
- Afstemming tijdelijke werkzaamheden biedt ruimte voor verbetering. De afstemming tussen verschillende werkzaamheden wordt de laatste tijd als slecht(er) ervaren.

B) Probleemlocaties

- Oversteken van de Parkweg (nabij sportveldje Johan Cruijfcourt) en het oversteken van de Nolenslaan wordt als moeilijk ervaren.
- De breedte van het trottoir wordt genoemd bij het lopen van de Parkweg richting kruispunt met Burgemeester van Haarenlaan. Door o.a. de aanwezigheid van bomen wordt het trottoir daar erg smal.
- Voetgangersoversteken zijn daarnaast nog vaak niet goed verlicht, waaronder bij de kruispunten Burgemeester van Haarenlaan met de Parkweg en Piersonstraat.
- Het zandpad langs de Van Maanenstraat (doorlopend langs de Willem de Passtoorsstraat) is tegenwoordig slecht verlicht. Een van de aanwezigen geeft aan dat de lantaarnpalen daar weggehaald zijn.
- Het Poldervaartpad zou volgens een van de aanwezigen dynamische verlichting hebben die slecht werkt.
- Er rijdt verkeer over het pad achter de metrolangs (ten noorden van Willem Passtoorsstraat). Voor de fiets wordt het kruispunt van de Nolenslaan met de Piersonstraat genoemd als een lastig punt (komende vanaf het fietspad langs de Nolenslaan). Genoemd wordt dat een andere inrichting daar mogelijk helpt.
- Aan de aanwezigen wordt gevraagd waar ze liever niet fietsen. Parkweg en Nolenslaan worden daarbij genoemd.
- Ten slotte wordt een opmerking gemaakt over een locatie buiten Nieuwland (centrum van Schiedam). Bij het verlaten van tram/busstation Koemarkt wordt het zicht op voetgangers belemmerd door de aanwezigheid van het bushokje.
- De hoge inritten worden genoemd bij o.a. kruispunt Parkweg met Burgemeester van Haarenlaan. Deze komen de doorstroming niet ten goede. Gevraagd wordt of deze als niet verlaagd kunnen worden.

- Opgemerkt wordt dat tijdens de werkzaamheden aan de Burgemeester van Haarenlaan de omleiding niet duidelijk was aangegeven. De communicatie over de werkzaamheden naar omwonenden toe wordt al slecht ervaren. Daarnaast wordt genoemd dat de aannemer beter moet controleren op de veiligheid tijdens de werkzaamheden.

C) Voorstellen, vragen, ideeën en oplossingsrichtingen

- Verder wordt genoemd dat het goed zou zijn als bij scholen meer fietsen en lopen gestimuleerd wordt.
- Het parkeerterrein bij de Spieringshoek achter wordt ook als voorbeeld genoemd: lampen die aangaan als iemand er loopt wordt daar genoemd als mogelijke verbetering.
- Tip die naderhand wordt genoemd is gericht op de voetganger: maak een actualisatie van voetgangers-document 'Te Voet' door met een groep voetgangers (rolstoelers etc.) rondes te maken door de stad.

Tafel 1: Circulatie en Verkeersveiligheid

A) Problemen en Irritaties

- Zorgen worden geuit hoe dat moet in de toekomst als de weg steeds vaker de maximum qua capaciteit bereikt. Richting hoofdwegen sturen vindt iedereen goed, totdat ze overvol lopen. Daarbij wordt de opmerking gemaakt dat door het aantal woningen dat gebouwd wordt de hoeveelheid verkeer verder gaat toenemen.

B) Probleemlocaties

- Sluipverkeer vindt plaats op de Vlaardingerdijk richting Nieuwe Damlaan.
- Nieuwlandplein wordt opgemerkt als 'altijd druk'. Er wordt een korte discussie gehouden of de afsluiting van de doorsteek Nieuwe Damlaan – Nolenslaan nu wel of niet geleid heeft tot meer drukte. Merendeel vindt dat het verkeer echter meer omrijdt via bijvoorbeeld Burgemeester van Haarenlaan.
- De afsluiting van de Nolenslaan wordt door het merendeel van de aanwezigen als positief ervaren: sinds de afsluiting is er sprake van minder sluipverkeer over de Nolenslaan. Verkeer pakt nu meer de Burgemeester van Haarenlaan.
- Vanuit dat oogpunt wordt de Nieuwe Damlaan en Burgemeester van Haarenlaan wel steeds drukker. Een van de bewoners noemt het oversteken bij het Nolensplein. Dat wordt omschreven als lastig: verkeer stopt niet altijd bij de oversteek.
- Genoemd wordt dat steeds meer verkeer andere wegen zoekt door het vastlopen van de snelweg. Bewoners noemen bijvoorbeeld het verkeer naar Vlaardingen dat via Schiedam de snelweg ontwijkt. Hierdoor zijn de Burgemeester van Haarenlaan en de Hargalaan drukker/heel druk aan het worden.
- Men noemt dat de afrit Noord niet langer genomen kan worden, waardoor meer verkeer via de afslag 's-Gravelandseweg rijdt.
- Werkzaamheden aan de Parkweg duren erg lang en men is niet blij met de nieuwe inrichting. Het fietspad loopt onlogisch (ene zijde tweerichtingspad, andere zijde 2x enkelzijdig). Dit leidt tot fietsen op de voetgangersoversteek en fietsers moeten vaker oversteken. De inritblokken worden als te hoog ervaren. Hierdoor is het erg moeilijk om tijdens drukte de BvHlaan te kruisen.
- Daarbij wordt ook genoemd dat de verlichting hier te wensen overlaat, wat geldt op meer punten langs de Burgemeester van Haarenlaan. Hierop is verduidelijkt dat de oversteken qua verlichting verbeterd worden met lichtbakken zoals bij het Nieuwlandplein. De fietsaansluiting moet op termijn tweerichtingen worden. De ontbrekende schakel is daarin nu nog ten zuiden van de Burgemeester van Haarenlaan.
- Verwijderen van de vrij liggende oversteek voor fietsers bij de Piersonstraat wordt genoemd als slecht. Dit in verband met de aanwezigheid van scholen aan beide zijde van de Piersonstraat. Men

ervaart dit als een onveilige situatie. Iemand merkt op dat de beste situatie een ongelijkvloers kruispunt zou zijn voor fietsers. Haalbaarheid daarvan wordt door andere aanwezigen wel meteen ter discussie gesteld.

- Opgemerkt wordt dat bij Basisschool 'Startblok' de schoolzone en een zebrapad ontbreekt. Specifiek aan de kant van de Piersonstraat. Verkeer zet daar op de weg kinderen af. Op de vraag of er nog andere scholen zijn waar een schoolzone bij zou moeten, wordt gereageerd met "nee".
- Het fietspad langs de Nolenslaan wordt genoemd als een plek waar men ongewenst rijdt met de bromfiets. Gevraagd wordt om verduidelijking met onderborden 'niet brommen'. Dit zou ook handhaven vergemakkelijken. Er ontstaat een korte discussie of bromfietsers wel of niet op de rijbaan thuishoren in de Nolenslaan.
- Genoemd wordt dat mensen bij het oversteken (einde van het fietspad Nolenslaan) niet goed opletten door afleiding smartphone.

C) Voorstellen, vragen, ideeën en oplossingsrichtingen

- Het Nieuwlandplein wordt als veiliger ervaren sinds de herinrichting. Het wordt genoemd als goed voorbeeld. Het zicht voor automobilisten op fietsers is goed en de fietsers worden wat afgeremd door de inrichting. Hierdoor zijn ze ook langer zichtbaar voor aankomend verkeer.
- Gevraagd wordt of de gemeente kan helpen om het verkeersexamen bij scholen te stimuleren door ontzorging. Vooral helpen bij de organisatie van verkeersexamens (bijvoorbeeld helpen met het vinden van vrijwilligers) wordt genoemd.

Tafel 2: Parkeren & Deelmobiliteit

A) Problemen en Irritaties

- Woningbouw is een belangrijk thema: heel veel nieuwe woningen – (project over het water):
 - heel veel nieuwbouw, maar geen extra parkeerplaatsen erbij;
 - je gaat met steeds meer mensen dezelfde parkeerplaatsen delen;
 - veel ruzie met elkaar over parkeerplaatsen;
 - je wilt niet 's nachts 500m van je huis parkeren - niet qua veiligheid, niet qua gezondheid
 - probleem is 2-ledig - 1) parkeerprobleem EN 2) veiligheidsprobleem;
 - je trekt wel een bepaalde categorie mensen aan die je feitelijk belooft dat er ruimte is om te parkeren.
- Door gedeeltelijke invoering van betaald parkeren hebben we in deze wijk een verschuiving van de parkeerdruk gekregen:
 - op de dag staat er geen auto;
 - waarom niet nadenken over betaald parkeren van 19u tot 24u;
 - waterbedeffect - willen we wel betaald parkeren in deze wijk?
- Busjes uit de wijk weren wordt eenstemmig op gereageerd.
- Tweeverdieners met een extra kind thuiswonend hebben al snel 2 a 3 auto's, dus geen 0,7.
- Duidelijk verschil in parkeerdruk tussen overdag/avond/nacht.
- **Grote werkgevers:** ook de mensen van de gemeente zetten hier in Nieuwland hun auto neer, kunnen wij daar iets aan doen? Ook van DSW - kunnen we hier met werkgevers afspraken over maken? Denk aan het leegstaande parkeerterrein op het dak in het centrum.
- Deelmobiliteit: auto is onafhankelijkheid (gevoel)- die wil je niet kwijt - OV moet gewoon goedkoper zijn.

B) Probleemlocaties

- Toenemende parkeerdruk Spieringshoek wordt genoemd als aandachtspunt: o.a. door ziekenhuis, maar ook door opening Hoeksche Lijn.
- School Spieringhoek -> kiss and ride nodig.
- Nieuwbouw wat voor extra parkeerdruk gaat zorgen:

- oude DCMR gebouw wordt verbouwd - 230 woningen - vanaf 800 euro tot 12-1300 euro;
- Dirkzwager ook - Schieveste (= Nieuwland);
- bewoners maken zich zorgen om de extra druk die dit op gaat leveren – heldere communicatie nodig.
- Parkeerdruk: “ze weten ons niet meer te vinden nadat de metro weer is gaan rijden”
- Op de Nolenslaan kun je 's nachts een kanon afschieten - terwijl op de zaterdagochtend het weer erg druk is (bestuurders die dan weer naar Rotterdam gaan).

C) Voorstellen, vragen, ideeën en oplossingsrichtingen

- Kunnen de bedrijfsbussen niet geweerd worden uit het zuidelijke deel? - zou al heel veel schelen:
 - idee dat er in elke wijk toch wel een soort loos parkeerterrein is;
 - maar we kunnen mensen niet verbieden om in deze wijk te staan;
 - afmetingen worden genoemd, maar de meeste busjes zitten er net onder;
 - je wilt de bus voor je deur hebben, want je bent bang dat ie opengebroken wordt;
 - je kan je bus wel ergens anders zetten, maar dan moet je toch weer met de auto daarheen, dubbel probleem;
 - minder busjes in de wijk is een duidelijke wens.
- Samenwerken met de mensen in de wijk:
 - ga direct in gesprek met de VVE in je wijk, zij kunnen mensen in beweging krijgen;
 - Wijkagenten, Wijkregisseurs – zij zien het elke dag.
- Rol politie (tijdelijke verkeershandhaving) bij tijdelijke situaties.
- Wijkagent: mensen willen gewoon niet betalen - ook al is het een tientje - "je mag alleen maar parkeren in de parkeervakken".
- **Grote werkgevers:** ook de mensen van de gemeente zetten hier in Nieuwland hun auto neer, kunnen wij daar iets aan doen? ook van DSW - kunnen we hier met werkgevers afspraken over maken? Denk aan het leegstaande parkeerterrein op het dak in het centrum.

D) Samenvatting

- Toenemende parkeerdruk door nieuwbouwprojecten.
- Waterbedeffect door (gedeeltelijke) introductie van betaald parkeren.
- Verschil in parkeerdruk tussen ochtend/middag/avond - en spreiding.
- Deelmobiliteit voor deze doelgroep nog geen directe oplossing, wel interesse bij kleine groep.