

Schiedam Duurzaam Bereikbaar

Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020

vastgesteld

Voorwoord

Voor u ligt "Schiedam duurzaam bereikbaar", het Schiedamse verkeer- en vervoerplan voor de periode 2011-2020. In het plan staat hoe de gemeente zich de komende jaren wil inzetten om haar strategische positie in de Zuidvleugel van de Randstad te behouden en versterken en hoe het lokale bereikbaarheidsbeleid wordt vormgegeven om bij te dragen tot een vitale stad, waar het goed leven en wonen is.

De gemeente kiest voor duurzame bereikbaarheid, goed voor mens, economie en milieu. Duurzaam refereert zeker ook aan de structurele betekenis: voor langere tijd een oplossing biedend.

De komende jaren zal naar verwachting de financiële ruimte beperkter zijn, maar zal nog stevig geïnvesteerd worden in de stad, ook in bereikbaarheid. Dit daagt nog meer uit tot een creatieve en integrale benadering: het benutten van kansen en win-win situaties en kosteneffectief handelen.

In het GVVP worden de 7 beleidskeuzes benoemd en uitgewerkt:

- Aantrekkelijke, verkeersveilige woonwijken: voetgangers centraal
- Meer fietsen: Schiedam fietsstad !
- Openbaar vervoer:
 - o Meer en vaker met hoogwaardig openbaar vervoer,
 - o 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 deze keuzes samen met regionale partners, Schiedamse burgers en bedrijfsleven vormgeven. Het verkeer- en vervoerplan moet daarom zeker ook als uitnodiging worden gezien om gezamenlijk met u de komende jaren aan de slag te zijn voor een vitale en bereikbare stad.



*Peter Groeneweg,
wethouder Verkeer en Vervoer*

Schiedam duurzaam bereikbaar

Inhoudsopgave

	blz.
1. Een gemeentelijk verkeer en vervoerplan Schiedam	2
2. Schiedam kiest voor duurzame bereikbaarheid	6
3. Schiedam in de regio	
3.1. Benutten centrale positie in de Zuidvleugel	10
3.2. Snelwegen: goed ingepast en onderdeel van duurzame aanpak	12
3.3. Openbaar vervoer: Meer en vaker met hoogwaardig openbaar vervoer	14
4. Het lokale verkeersbeleid	
4.1. Hoofdlijnen	18
4.2. Aantrekkelijke, verkeersveilige woonwijken: voetgangers centraal	20
4.3. Meer fietsen: Schiedam fietsstad !	26
4.3.1. Algemeen	
4.3.2. Naar een hoogwaardig fijnmazig fietsnetwerk	
4.3.3. Comfortabel en aantrekkelijke fietsroutes	
4.3.4. Fiets overal gemakkelijk en veilig stallen	
4.4. Openbaar vervoer:	
Meer en vaker met het hoogwaardig OV, Sociale functie lokaal OV behouden	38
4.5. Bewust kiezen, even nadenken over reizen	40
4.6. Naar duurzaam goederenvervoer	42
4.7. Een goede bereikbaarheid over de weg	44
4.8. Naar structurele oplossingen voor parkeren	48
5. Financiën en uitvoering hoofdlijnen van het uitvoeringsprogramma	50

BIJLAGE: Ontwerprichtlijnen

1. Een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Schiedam

Voor u ligt het nieuwe gemeentelijk verkeer- en vervoerplan: Schiedam Duurzaam Bereikbaar. In het GVVP wordt het gemeentelijk beleid op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid voor de periode tot 2020 vastgelegd, met een doorkijk naar 2030.

De actualisatie van het beleid heeft een aantal redenen: de planhorizon, nieuw gemeentelijk, regionaal en nationaal beleid en de verwachte ontwikkeling van de mobiliteit.

Het huidige gemeentelijke verkeersbeleid is verdeeld over meerdere deelnota's, waarvan een aantal alweer zo'n 10 jaar oud is (beleidsplan verkeerveiligheid 1999, fietsnota 2003) of een beperkte werkingduur heeft (parkeerbeleidsplan), wat vraagt om een visie voor de komende jaren.

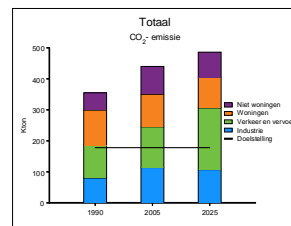
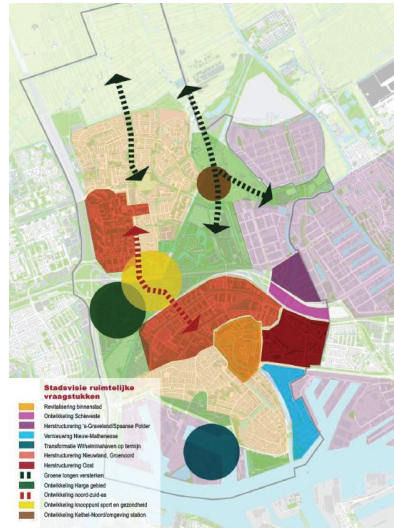
De *Stadsvisie Schiedam 2030*, het collegewerkprogramma 2010-2014, *Schiedam, een stad die het waard is!*,¹ en het *Milieubeleidsplan 2009-2012* zijn belangrijke kaders voor het GVVP. In de *Stadsvisie* zijn de hoofdpunten voor de stad voor de komende jaren verwoord. Kapstok voor de hoofdpunten vormt de kerndoelstelling van de visie: uitgaan van alle Schiedammers. Dat betekent kansen bieden voor emancipatie en persoonlijke ontwikkeling (sociale stijging) en inwoners binden door van Schiedam een aantrekkelijke stad te maken, waar men graag wil wonen. Het gemeentelijk verkeer en vervoerplan is de uitwerking daarvan op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. In de *Stadsvisie Schiedam 2030* is een aantal ruimtelijke en economische prioriteiten aangegeven. Het gaat daarbij de komende jaren in ieder geval over de verdere ontwikkeling van de binnenstad en Schieveste. Daarnaast krijgt het Waterfront (de ontwikkelingen langs de Nieuwe Waterweg) bijzondere aandacht. De herstructurering van wijken Groenord, Nieuwland en Oost wordt voortgezet. De wijk Oost neemt, gezien de ligging tussen Schieveste en Waterfront, hierbij een bijzondere positie in. Verder wordt de herstructurering van de bedrijventerreinen 's-Graveland/Spaanse Polder en de vernieuwing van Nieuw-Mathenesse voortgezet. De transformatie van de Wilhelminahaven speelt op termijn. De zgn. Groene Longen worden versterkt: Poldervaart/Beatrixpark, Polderwetering en Harreweg/park Kethel. Andere opgaven zijn de ontwikkeling van een deel van het Herga-gebied en de Noord-Zuidas Nieuwe Damlaan Churchillweg en de ontwikkeling Kethel Noord en omgeving station Kethel.

Het collegewerkprogramma 2010-2014, *Schiedam, een stad die het waard is!* geeft de prioriteiten voor de komende raadsperiode weer. Deze prioriteiten zijn verwerkt in het GVVP.

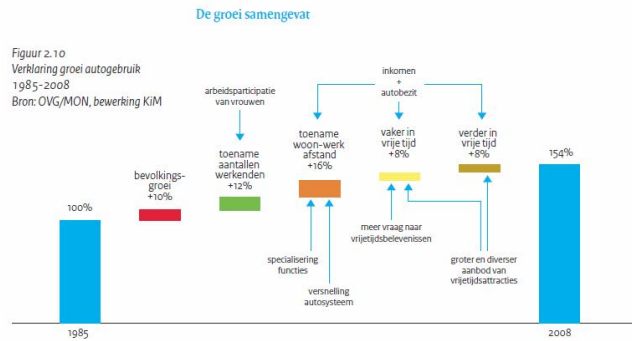
Een derde belangrijk kader vormt het Milieubeleidsplan 2009-2012 van de gemeente Schiedam. Hierin staat verwoord welke doelstellingen met betrekking tot het milieu aan de orde zijn en op welke wijze deze worden aangepakt. In relatie tot verkeer gaat het dan over de doelstellingen op gebied van luchtkwaliteit (stikstofoxiden en fijnstof), geluid en CO₂-emissies.

Het lokale verkeersbeleid moet mede gezien worden in de context van regionaal en landelijk beleid, waarbij de realisatie van de A4 Midden Delfland en plannen voor hoogwaardig openbaar vervoer als Programma Hoogfrequent Spoor en lightrail Hoekse Lijn voor Schiedam veel betekenis hebben. Het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid is daarmee enerzijds de lokale uitwerking van de nationale en regionale plannen, anderzijds biedt het ook het kader voor de gemeentelijke inbreng bij regionale planontwikkeling.

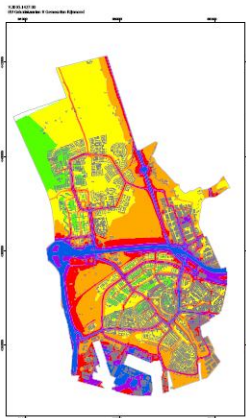
De kredietcrisis heeft de komende jaren gevolgen voor de financiële mogelijkheden van rijk, stadsregio en gemeente en invloed op de beleidsmaatregelen en de planning daarvan. Kosteneffectiviteit en duurzaamheid zijn randvoorwaarden voor de gemeentelijke aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek.



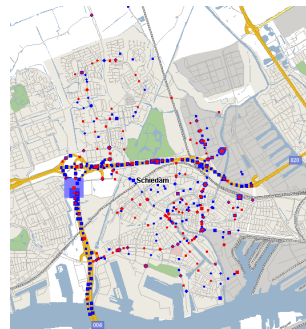
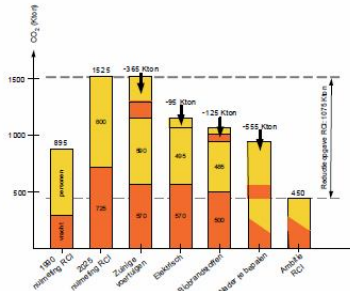
¹ inclusief de brief aan de raad over de voortzetting van het Coalitieakkoord en collegewerkprogramma, d.d. 27 september 2001



Groei van de mobiliteit: uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, klimaatdossier (CO₂, lucht- en geluidskwaliteit, en verkeersveiligheid (zie bijlage 2)



Hoge geluidbelasting, langs de hoofdwegen



Overzicht ongevallocaties
Verkeersveiligheid blijft aandachtspunt

toenemende mobiliteit, toenemende uitdagingen

Mobiliteit is een groot goed, het stelt de mensen in staat deel te nemen aan - een veelheid van - activiteiten in de samenleving en daardoor deel uit te maken van de samenleving. Zo draagt mobiliteit bij aan individueel welzijn en ontplooiing. Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor het functioneren van bedrijven en voorzieningen en is medebepalend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

De mobiliteit van mensen neemt door een aantal maatschappelijke ontwikkelingen steeds verder toe, ook in de gemeente Schiedam. Tegelijk treedt door de toename van verkeer een afname van de bereikbaarheid op en een toenemende druk op ruimtelijke kwaliteit en het (leef)milieu, ondanks de ontwikkeling van schonere technologie.

De totale mobiliteit zal nog behoorlijk toenemen, ondanks een op middellange termijn licht afnemende bevolking. De oorzaken hiervan zijn o.a. stijgende inkomens, "verdunde" huishoudens, toenemend autobezit en stijgende arbeidsparticipatie. Voor het goederenvervoer wordt ten gevolge van toenemende inkomens, schaalvergroting en mondialisering een sterke toename verwacht, die relatief nog groter is dan de toename van het personenverkeer.

Met het verkeersmodel van de Stadsregio Rotterdam is de verwachte verkeersgroei op het wegennet in Schiedam berekend voor 2020. Regionaal is sprake van een verwachte groei van het autoverkeer van ca. 20%, het vrachtverkeer groeit 50-60%. Voor Schiedam ligt de verwachte groei iets hoger dan het regiogemiddelde, gevolg van de aanleg van de A4 Midden Delfland. De groei op het autosnelwegennet is globaal twee keer zo hoog als op het stedelijke wegennet. Op de meeste wegen in Schiedam wordt tot 2020 een toename van ca. 10% verwacht. In de nabijheid van de autosnelwegaansluitingen is de verwachte toename twee keer zo hoog.

De verkeersgroei is overigens sterk afhankelijk van de economische ontwikkeling. Bij een hoge economische groei valt de mobiliteitsgroei globaal twee keer zo hoog uit als bij een lage economische groei.

De parkeerdruk neemt door het hogere autobezit sterk toe. Dit vormt voor de komende jaren een grote opgave, omdat de parkeerdruk in veel wijken rond of boven de 90% zit.

De aanpak Duurzaam Veilig van de afgelopen jaren, heeft in de periode tot 2006 geleid tot een sterke verbetering van de verkeersveiligheid en afname van het aantal slachtoffers. De laatste jaren is echter sprake van een stijging, die in 2010 weer iets is teruggebogen. De verkeersveiligheid blijft daarmee een belangrijk punt van aandacht.

De ontwikkeling van schonere voertuigtechniek zowel bij personenwagens (katalysator) als vrachtwagens (euronorm) heeft gezorgd voor een sterke afname van de uitstoot van vervuilende stoffen. Door de vervanging van het wagenpark neemt de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof nog sterk af. Andere bronnen worden nu meer bepalend voor de optredende concentraties.



2. Schiedam kiest voor duurzame bereikbaarheid

De gemeente wil de op het eerste oog enigszins tegengestelde doelen op een goede manier met elkaar verbinden. Het gaat dan om het behouden en versterken van de bereikbaarheid van economische functies en mobiliteit voor oud en jong, maar ook om het behouden en bevorderen van de aantrekkelijkheid van de stad, met ruimtelijke kwaliteit en verkeersveilige omgeving, waarin de menselijke maat centraal staat.

Als eerste gaat het erom de mobiliteitsontwikkeling in goede banen te geleiden. Voor de gemeente is vrije keus voor de reiziger hierbij uitgangspunt. Een vrije keus vraagt het nodige van de alternatieven voor de auto: de fiets en het openbaar vervoer. Deze moeten een reëel aantrekkelijk alternatief bieden, in reistijd, kosten en comfort.

Op het lokale niveau kan het langzaam verkeer (vooral de fiets) een belangrijke rol spelen bij het behoud van de bereikbaarheid en het versterken van de aantrekkelijkheid van de stad. De fiets neemt al een belangrijk deel van de lokale verplaatsingen voor zijn rekening en kan bij veel -lokale- verplaatsingen een goed alternatief zijn. Bij de (boven)regionale verplaatsingen kan het openbaar vervoer, de bereikbaarheid versterken en een bijdrage leveren aan het leefmilieu in de stad en aan de klimaatdoelstellingen.

Maar ook een bewustere afweging, slim reizen (*"moet ik wel op reis, kan ik het beste met fiets, openbaar vervoer of auto"*), draagt sterk bij aan duurzame bereikbaarheid. Mobiliteitsmanagement, waaronder "het Nieuwe Werken", en mobiliteitsmarketing kunnen een belangrijke rol spelen bij het verplaatsingsgedrag.

Bij het goederenvervoer kan een kritische beschouwing van het logistieke proces, zowel bij individuele bedrijven als meer in regionale samenhang, duurzame logistiek en stedelijke distributie, leiden tot minder vervoersbewegingen, maar ook tot kostenbesparingen voor het bedrijfsleven.

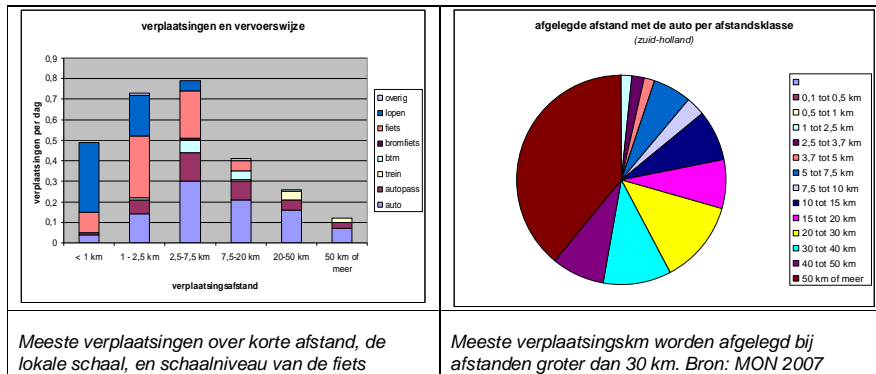
De derde oplossingsrichting is het bevorderen van het gebruik van schone technieken, hiermee kan de lokale milieukwaliteit sterk worden verbeterd, o.a. door de plaatsing van oplaadpalen voor elektrische voertuigen, toepassen van biobrandstoffen en beperken van belasting van het leefmilieu door specifieke maatregelen als gebruik van stil asfalt en geluidschermen en de toepassing van walstroom voor de binnenvaart.²

Met de duurzame aanpak is sprake van effectiever verwerken van mobiliteit. Niet alleen de bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets wordt verbeterd, ook de bereikbaarheid met de auto wordt behouden. Daarnaast is een lager investeringsniveau voor verkeersinfrastructuur aan de orde.

Niettemin veroorzaken ruimtelijke ontwikkelingen, als Schieveste en ontwikkelingen langs de rivieroever en verkeersontwikkelingen, als de aanleg van de A4 Midden Delfland, toename van verkeersbelastingen, die op goede wijze moeten worden gefaciliteerd.

Voor een aantrekkelijke stad staat, naast een goede bereikbaarheid zeker ook de verblijfskwaliteit en daarmee de voetganger en verkeersveiligheid centraal. Dit betekent bundelen en ordenen van de verkeersstromen en deze goed inpassen. Tenslotte vraagt het toenemende auto bezit en de hiermee samenhangende druk op het openbare gebied en de kwaliteit van de stedelijke omgeving aandacht.

² Bij de aanleg van de A4 Midden Delfland worden (extra) geluidschermen gerealiseerd, bij lokale wegconstructies wordt waar nodig stil asfalt toegepast. De gemeente bevordert marktinitiatieven op het gebied van duurzame brandstoffen. Afgestemd met Vlaardingen en Rotterdam zijn tankstations voor biodiesel gerealiseerd. In Schiedam zijn in 2011 de eerste oplaadpunten voor elektrische voertuigen geplaatst. De maatregelen worden nader uitgewerkt in het kader van het milieubeleid.



Twee schaalniveaus

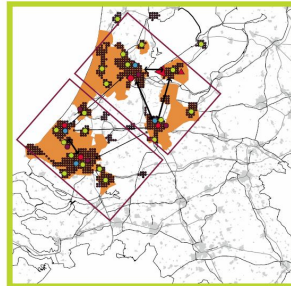
De uitwerking van het gemeentelijk verkeersbeleid is opgesplitst in twee schaalniveaus: het lokale en het (boven)regionale schaalniveau. Hiervoor zijn drie redenen:

- de bereikbaarheidsproblematiek, kent op het lokale en het regionale schaalniveau andere oplossingsrichtingen en accenten. De meeste verplaatsingen worden afgelegd over korte afstanden. De meeste verplaatsingskilometers worden gemaakt op regionale schaal. Dit is een beperkter deel van de verplaatsingen maar met een grote(re) gemiddelde afstand. Op lokale schaal is vooral de fiets een alternatief voor de auto, en daarnaast belangrijk in de keten naar het hoogwaardige openbaar vervoer (stations) toe. Op regionale schaal zijn auto en openbaar vervoer alternatieven vervoerswijzen.
- bij het regionale schaalniveau gaat het om de positie van Schiedam in de regio, bij het lokale schaalniveau hoe de mobiliteit binnen de stad wordt afgewikkeld. Ook de parkeerproblematiek is een lokale opgave.
- De gemeente heeft directe invloed op het lokale niveau, de invloed op het regionale niveau is indirect.

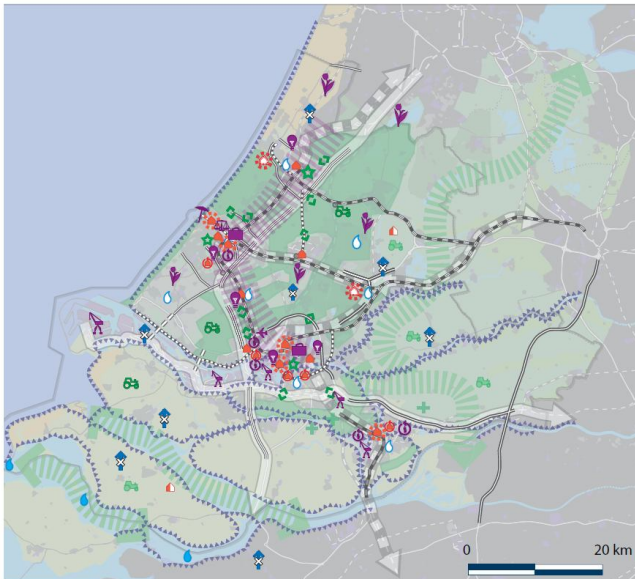
Nationaal ruimtelijk beleid: Randstad 2040.

Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid

- Opschalen van de stedelijke regio's:
- bundeling en klimaatbestendige inrichting van verstedelijking met ruimte voor werklocaties,
- verbetering van OV- en wegbereikbaarheid
- centrum-ontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad
- Optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten van de binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen door transformeren, herstructureren en intensiveren
- Uitvoeren schaa sprong Almere in relatie met ontwikkeling regio Amsterdam, bereikbaarheid en ecologische verbetering IJmeer-Markermeer



Gebiedsagenda Zuidvleugel



3. Schiedam in de regio

3.1 Benutten centrale positie in de Zuidvleugel

Het lokale verkeersbeleid moet mede gezien worden in de regionale en landelijke context. Het landelijke verkeersbeleid is verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Schiedam is onderdeel van de Rotterdamse regio.³ Veel van de verplaatsingen gaan over de gemeentegrenzen heen. Naast de stedelijke gebieden is uiteraard de Rotterdamse haven van grote betekenis voor dit gebied. Regionale samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer is nodig om tot een effectieve aanpak te komen. Het regionale beleidskader is het Regionale Verkeer- en vervoerplan. Het regionale beleid is voor de komende jaren uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Verkeer en vervoer 2011-2015.

De Stadsregio Rotterdam vormt samen met de regio Haaglanden, het stedelijk kerngebied van de Zuidvleugel van de Randstad, het zuidwestelijk deel van de Randstad, het gebied tussen Leiden en Dordrecht.⁴ Het Stadsgebied Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam werken aan de vorming van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Voor het beleidsterrein verkeer en vervoer is het uitgangspunt om in 2012 een vervoersautoriteit op te richten voor de 24 gemeenten van deze stadsregio's.

Schiedam heeft een strategische positie in de Zuidvleugel van de Randstad en is gunstig gelegen ten opzichte van nationale en regionale openbaar vervoerverbindingen en autosnelwegen. Station Schiedam Centrum ligt aan de zgn. Oude Lijn, die de Zuidvleugelsteden met elkaar verbindt. De metro naar Spijkenisse, Delfshaven en het Rotterdamse centrum, de treinverbinding Hoekse Lijn naar Vlaardingen en Maassluis, maakt dit station tot het OV- knooppunt voor het westelijk deel van de Stadsregio, voor zo'n 300-400.000 inwoners. Verder heeft Schiedam metrostations : Parkweg, Troelstralaan en Vijfsluizen en station Nieuwland aan de regionale spoorverbinding Hoekse Lijn.

Schiedam is gelegen aan de Rotterdamse Ruit. De in de jaren 60 van de vorige eeuw gerealiseerde autosnelwegen A20 en A4 (Beneluxtunnel) hebben gezorgd voor een goede autobereikbaarheid binnen de Randstad. Met de A4 Delft-Schiedam ontstaat een nog kortere verbinding met de Haagse regio. Schiedam heeft drie aansluitingen op het autosnelwegennet: Schiedam (A20), Schiedam Noord (A20) en Schiedam West (Vijfsluizen, A4 Beneluxcorridor).

Door deze ligging beschikt Schiedam over twee knooppunten: Schieveste (ontwikkeling omgeving station Schiedam Centrum) een knooppunt op het niveau van de Zuidvleugel en Vijfsluizen (metro station en snelwegaansluiting A4): een knooppunt van regionaal belang.

Inzet gemeente:

- Schiedam zet zich in de Stadsregio en de metropoolregio Rotterdam-Den Haag in om gezamenlijk met andere gemeenten en hogere overheden tot een effectieve aanpak van de mobiliteits-agenda te komen.
- Schiedam stelt zich actief op in het kader van de (boven)regionale planontwikkeling, om randvoorwaarden in te vullen voor de realisatie van voor Schiedam belangrijke projecten.

³ Volgens de planwet verkeer en vervoer, is de stadsregio Rotterdam verantwoordelijk voor een samenhangend verkeersbeleid van inliggende gemeenten.

⁴ In de Zuidvleugel wordt samengewerkt door provincie Zuid-Holland, de regio's Haaglanden, Rotterdam, Holland Rijnland, Drechtsteden, Midden Holland en de gemeenten Rotterdam en Den Haag., het bestuurlijk Platform Zuidvleugel.



3.2 Snelwegen: goed ingepast en onderdeel van een duurzame aanpak

Het kader voor nieuwe wegenplannen tot 2020 is de nota Mobiliteit. Deze wordt opgevolgd door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Een van de wegprojecten uit de Nota Mobiliteit is de A4 Delft-Schiedam. Het rijk heeft besloten tot de aanleg van de A4 Delft-Schiedam. Hierbij zijn afspraken gemaakt met o.a. de gemeente Schiedam over de inpassing middels een landtunnel in het stedelijk gebied van Schiedam en Vlaardingen en een verdiepte ligging in Midden-Delfland. In de Rotterdamse regio is verder de verbreding van de A15 Maasvlakte Vaanplein van belang. Tenslotte is sprake van de aanleg van de A13/A16.

Voor de periode na 2020, is door rijk en stadsregio het *Masterplan Rotterdam VooRuit* opgesteld. Uit analyses van het rijk komt naar voren dat ook bij de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, verbreding van de A15 en aanleg van A13/A16 er nog files blijven. De volgende verkeersprojecten worden uitgewerkt:

- Nieuwe Westelijke Oeververbinding: keuze voor Blankenburgtunnel of Oranjetunnel
- Herinrichting Brienoordcorridor
- Wegverbredingen: A20-oost bij Nieuwerkerk aan den IJssel, A15 Papendrecht - Gorinchem
- Netwerkverbeteringen

Dit wordt verder opgewerkt tot rijksstructuurvisie "Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding"⁵. De A4 Zuid is geen onderdeel van de rijksstructuurvisie, maar is wel opgenomen in de landelijke (ontwerp) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Gelijkertijd loopt ook de verkenningstudie Haaglanden⁶, die veel raakvlakken heeft met de Rotterdamse problematiek. Beide studies zijn echter niet geïntegreerd tot een studie voor de Zuidvleugel.

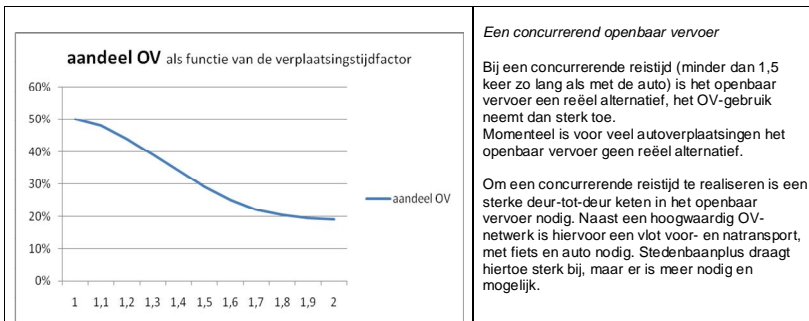
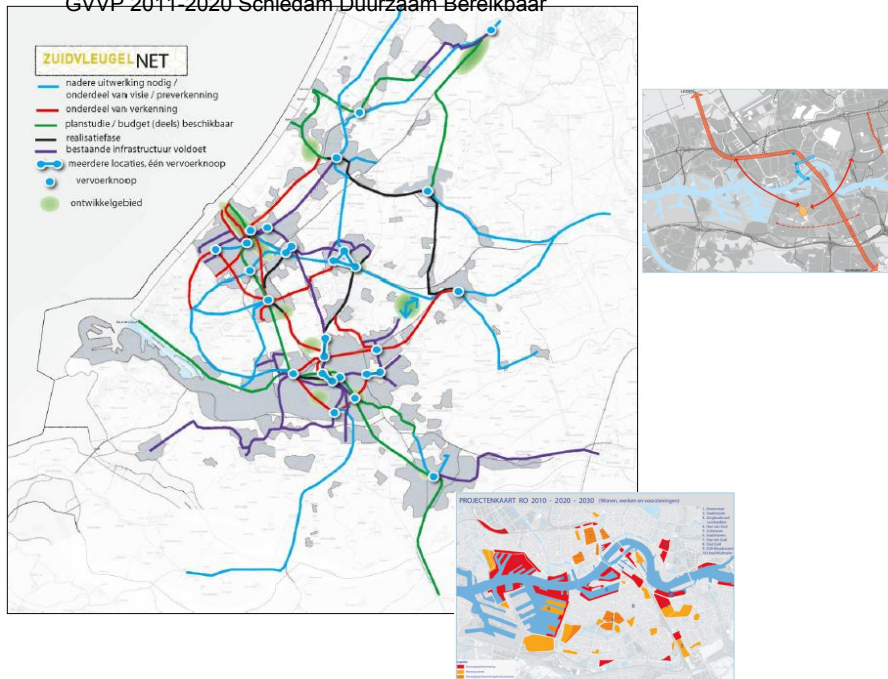
Schiedam is samen met Vlaardingen Maassluis en Midden-Delfland voorstander van de aanleg van een nieuwe westelijke oeververbinding. Hierbij is een voorkeur voor de Oranjetunnel: deze sluit beter aan bij de wenselijke ruimtelijke ontwikkeling in de Zuidvleugel en verbindt economische ontwikkelingen Maasvlakte en Greenport Westland onderling en via Veilingroute met de rest van de Randstad. De Blankenburgtunnel tast het zuidelijk deel van Midden-Delfland aan, terwijl een verdere uitbreiding via A24 naar de A4 Midden-Delfland een risico blijft.

Inzet gemeente:

- Schiedam bepleit een samenhangende integrale visieontwikkeling op het schaalniveau van de Zuidvleugel.
- Schiedam is voorstander van een brede, duurzame aanpak van de bereikbaarheids-problematiek in de Rotterdamse regio, waarbij de mogelijkheden van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en duurzaam goederenvervoer maximaal worden benut.
- Nieuwe verkeersinfrastructuur moet op een hoogwaardige, duurzame wijze worden ingepast. De inpassing van bestaande wegen moet waar mogelijk worden verbeterd en de belasting op de omgeving worden verminderd.
- Schiedam is samen met de gemeenten Vlaardingen Maassluis en Midden-Delfland voorstander van de aanleg van de Oranjetunnel als nieuwe westelijke oeververbinding. De zgn. middendoorvariant van de Blankenburgtunnel is onaanvaardbaar.

⁵ Rijksstructuurvisie "Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding". De aanleg van de A4 Zuid is geen onderwerp van studie in deze rijksstructuurvisie. Wel wordt bekeken wat het effect is van de NWO op de verkeerskundige haalbaarheid van deze verbinding.

⁶ Rijksstructuurvisie en Plan-MER A4 Passage en 'Poorten & Inprikkers'



Een concurrerend openbaar vervoer

Bij een concurrerende reistijd (minder dan 1,5 keer zo lang als met de auto) is het openbaar vervoer een reëel alternatief, het OV-gebruik neemt dan sterk toe. Momenteel is voor veel autoverplaatsingen het openbaar vervoer geen reëel alternatief.

Om een concurrerende reistijd te realiseren is een sterke deur-tot-deur keten in het openbaar vervoer nodig. Naast een hoogwaardig OV-netwerk is hiervoor een vlot voor- en natransport, met fiets en auto nodig. Stedenbaanplus draagt hiertoe sterk bij, maar er is meer nodig en mogelijk.

3.3 Openbaar vervoer: Meer en vaker met hoogwaardig openbaar vervoer

Benutten en versterken hoogwaardig openbaar vervoer

Op regionale en nationale schaal kan hoogwaardige openbaar vervoer de belangrijkste bijdrage leveren aan duurzame mobiliteit. Voorwaarde hierbij is een sterke deur-tot-deur keten, waarbij de reistijd met het openbaar vervoer maximaal 1,5 keer de reistijd met de auto is, om een volwaardig alternatief te kunnen bieden.

Schiedam is uitstekend bereikbaar via de nationale spoorverbinding, de zgn. Oude Lijn, de regionale (ABC) metrolijnen en de Hoekse Lijn. Station Schiedam Centrum ⁷ vervult daarbij een knooppunt op het niveau van de Zuidvleugel. Tramplu's en hoogwaardige (hoogfrequente) busverbindingen horen nog enigszins bij het hoogwaardige regionale openbaar vervoer. Tramplu'slijnen 21 en 23 verzorgen ook een belangrijk deel van het openbaar vervoer binnen Schiedam. Het overige openbaar vervoer is meer van lokale aard, dit wordt in hoofdstuk 4 behandeld.

Met het landelijke Programma Hoogfrequent Spoor wordt een kwaliteitssprong gerealiseerd op het spoor. Het plan is om op de zgn. Oude Lijn (Leiden - Den Haag - Rotterdam - Dordrecht) 8 intercity's te laten rijden en 6 sprinters per uur (spoorboekloos rijden). Voor de gemeente is behoud van de IC-status van Schiedam Centrum een belangrijk uitgangspunt. ⁸ Bij de uitwerking van PHS is besloten station Kethel niet te realiseren. ⁹ De gemeente blijft echter streven naar de realisatie van dit station. Met het regionale programma *Stedenbaanplus* wordt door de Zuidvleugelpartners samengewerkt aan een versterking van het spoor en op stedelijke ontwikkeling in de nabijheid van stations. De ketenbenadering, het organiseren van vlot voor- en natransport, met fiets en de OV-fiets en voorzieningen voor Parkeer en Reis (P+R), krijgt veel aandacht.

In Schiedam wordt ingezet op goede stalmogelijkheden voor de fiets bij de treinstations en metrostations. Daarnaast is een aantal grootschalige P+R voorzieningen gepland. De P+R voorziening bij station Schiedam Centrum krijgt 2100 parkeerplaatsen (eerste fase 600). Bij Vijfsluizen staat een P+R voorziening van 500 parkeerplaatsen gepland. De P+R's van Station Nieuwland en beoogd station Kethel (250, respectievelijk 150 parkeerplaatsen) hebben meer een lokale functie (zie ook hoofdstuk 4).

De Stadsregio wordt geconfronteerd met bezuinigingen de komende jaren. Er wordt voor gekozen om de kwaliteit van het hoogwaardige openbaar vervoer te behouden en versterken. Deze keuze wordt door Schiedam gesteund. Samen met goed voor- en natransport vormt hoogwaardig openbaar vervoer een reëel reisalternatief en trekt veel reizigers. Daarnaast worden deze systemen gekenmerkt door een relatief hoge kostendekkingsgraad. De financiële beperkingen leiden vooral in het meer lokale bus vervoer tot aanpassingen. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

Door de bezuinigingen zijn uitbreidingen van het netwerk de komende periode niet aan de orde. ¹⁰ Anderzijds lijkt echter meer mogelijk, maar ook nodig. Veel woonwijken en bedrijventerreinen vallen nog buiten het invloedsgedebied van het hoogwaardig OV, waardoor de reistijd met het openbaar vervoer niet kan concurreren met de auto.

Een uitzondering met betrekking tot de realisatie van nieuwe projecten is de ombouw van de Hoekse Lijn naar lightrail, met aansluiting op het Rotterdamse metronet. De Stadsregio streeft ernaar op korte termijn tot uitvoering te komen. Voor de gemeente is daarbij voorwaarde dat Schiedam Centrum structureel de IC-status behoudt. Niet alleen voor Schiedam van belang maar ook -als regionaal knooppunt- voor de verbinding van Spijkenisse en Hoogvliet, Vlaardingen en Delfshaven met de Haagse regio. Met de 4 IC-

⁷ Vanaf 2012 stopt in Schiedam Centrum 4 maal per uur intercitytreinen.

⁸ In een van de lijnvoeringsvarianten voor PHS (2020) stoppen op station Schiedam Centrum 4 van de 8 IC-treinen

⁹ In het voorkeursbesluit van de minister in 2010 is afgezien van spoorverdubbeling tussen Delft en Rotterdam. In november 2011 heeft de minister aangegeven, dat er qua spoorcapaciteit geen ruimte is voor een stop bij station Kethel en dat het station -volgens NS- te weinig reizigers zou trekken. Stadsregio Rotterdam, Stedenbaanplus bepleiten realisatie van het station na 2020 gekoppeld aan viersporigheid.

¹⁰ Oa. de plannen voor een nieuwe metroverbinding naar Rotterdam Zuid, zijn in de verdere toekomst geplaatst.

treinen en 6 sprinters blijft dan een hoogfrequente verbinding met Rotterdam Centraal en de westelijke Randstad behouden. De gemeente streeft er naar een nieuw station Parkweg bij het Beatrixpark op termijn mogelijk te houden, terwijl de transformatie van het Harga-gebied ook aanleiding geeft om de mogelijkheden voor een halte ter plaatse te onderzoeken.

Ruimtelijke ontwikkeling op OV-knooppunten

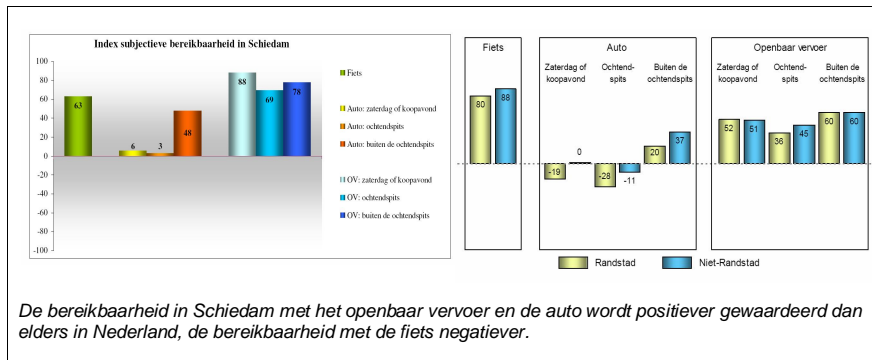
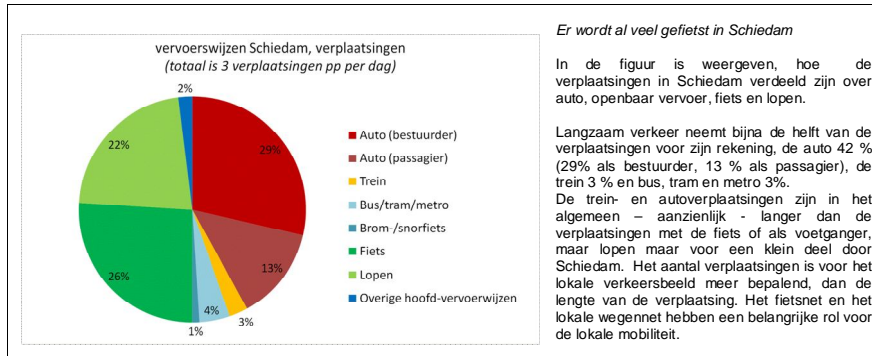
Ruimtelijke ontwikkeling en hoogwaardig openbaar vervoer versterken elkaar. Uit het oogpunt van duurzame bereikbaarheid zal intensieve ruimtelijke ontwikkeling zoveel mogelijk binnen het directe invloedsgebied van stations plaatsvinden.

Schiedam Centrum is een nationaal OV-knooppunt, in regionaal verband is sprake van een toplocatie. De bereikbaarheid per openbaar vervoer kan qua reistijden concurreren met de auto. De ontwikkeling van Schieveste heeft grote mogelijkheden, maar ook het zuidelijk deel van de Spaanse polder en 's Gravelandsepolder, kunnen hierbij betrokken worden en de herstructurering in Schiedam Oost.

Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen en omgekeerd de levensvatbaarheid van stations te vergroten is het wenselijk stedelijk te verdichten in de nabijheid van de stations. Dit zal bij de planontwikkeling voor station Schiedam Nieuwland en de omgeving van station Kethel worden betrokken.

inzet gemeente:

- Schiedam steunt de inzet van de Stadsregio om het hoogwaardig openbaar vervoer te bevorderen.
- Schiedam bepleit het realiseren van concurrerende reistijden met OV en/of fiets voor alle verplaatsingen in de Zuidvleugel (reistijdverhouding met de auto < 1,5).
- Schiedam is voorstander van de uitvoering van PHS en Stedenbaanplus.
 - o Uitgangspunt hierbij is de IC-status voor Schiedam Centrum.
- Schiedam streeft naar aanleg van station Kethel.
- Schiedam steunt de ombouw van de Hoekse Lijn naar lightrail met de aansluiting op de metrolijn.
 - o Voorwaarde hierbij is de IC-status voor Schiedam Centrum.
- Schiedam streeft er met de Stadsregio naar de tramverbindingen in Schiedam op Tramplus-kwaliteit te krijgen (25 km/u, stipte uitvoering dienstregeling)
- De gemeente bepleit nieuwe HOV-verbindingen in Schiedam: TramPlus via 's Gravelandsepolder en via Stadshavens langs de havenroute.
- De gemeente is voorstander van een nieuwe OV-verbinding naar Rotterdam Zuid.
- Voor de gemeente is uitgangspunt dat de te realiseren P&R voorzieningen moeten bijdragen tot vermindering van de belasting van het wegennet en kostendekkend zijn.



4. Het lokale verkeersbeleid

4.1. Hoofdlijnen

Schiedam kiest voor duurzame bereikbaarheid: een goede bereikbaarheid en tegelijkertijd de verkeersveiligheid vergroten, de ruimtelijke kwaliteit en de leefkwaliteit verbeteren en de belasting van het milieu verminderen. In het voorgaande hoofdstuk is toegelicht dat de grootste deel van de mobiliteit in verplaatsingskilometers gerekend zich afspeelt op het bovenlokale schaalniveau, waar rijk en regio's verantwoordelijk zijn.

Onafhankelijk van het beleid van de stadsregio Rotterdam, provincie en het rijk heeft de gemeente behoorlijke invloed op de mobiliteit binnen de gemeente en op de inkomende en uitgaande mobiliteit. De fiets is het aangewezen vervoermiddel voor de kortere verplaatsingen binnen Schiedam en als voor- en natransport naar de stations. De gemeente heeft met het fietsbeleid veel invloed op de vervoerswijzekeuze. De gemeente kan ook een stimulerende rol vervullen bij het ontwikkelen van mobiliteitsmanagement bij bedrijven. Op het gebied van duurzaam goederenvervoer kan lokaal veel bereikt worden in samenwerking met het Schiedamse bedrijfsleven. Het lokale openbaar vervoer kan een beperktere bijdrage leveren aan de lokale mobiliteit, maar heeft wel een belangrijke sociale functie, die de gemeente wil behouden.

Meer fietsen en duurzaam goederenvervoer leveren een bijdrage aan een aantrekkelijke stad en aan de gezondheid van haar inwoners. Daarnaast is specifieke aandacht nodig voor het aantrekkelijker, verkeersveilig(er) en rustiger maken van woonbuurten. Dit vraagt om het ordenen en inpassen van het lokale wegverkeer.

Met een groter aandeel voor de fiets kan de (auto)verkeersbelasting van het lokale wegennet tot 2020 op globaal het huidige niveau blijven. Hierdoor wordt de bereikbaarheid -ook met de auto- verbeterd en kan de stedelijke kwaliteit worden behouden en versterkt. Tenslotte is een lager investeringsniveau voor infrastructuur aan de orde.

Het lokale verkeersbeleid wordt achtereenvolgens uitgewerkt in:

- Aantrekkelijke, verkeersveilige woonwijken, voetgangers centraal
- Meer fietsen: Schiedam fietsstad!
- Openbaar vervoer
 - o Vaker met het hoogwaardig openbaar vervoer
 - o Behouden van de sociale functie van het lokaal openbaar vervoer
- Bewust kiezen, even nadenken over reizen
- Naar duurzaam goederenvervoer
- Een goede bereikbaarheid over de weg
- Naar structurele oplossingen voor het parkeren

Wegencategorisering en oversteekplaatsen

Woonbuurten en buurtwegen: 30km/u

Gebiedsontsluitingswegen 50 km/u, met veilige oversteekplaatsen



Gebiedsontsluitingswegen:

Vlaardingerdijk, Westfrankelandsedijk, Havendijk, Nieuw Mathenesserstraat, Rotterdamsedijk, G Verboonstraat, Nieuwe Haven Schoolstraat, Burg. Knappertlaan, Burg. Van Haarenlaan, Horvathweg, Broersvest, Nieuwe Damlaan Churchillweg, Hargalaan, Laan van Bol Ès, ring noord (Mozartlaan Scheepvaartweg, Slimme Watering Zwaluwlaan) 's Gravelandseweg, de Brauwweg.

4.2 Aantrekkelijke, verkeersveilige woonwijken: voetgangers centraal

Verkeersveilige inrichting woonwijken

Voetgangers nemen een belangrijk deel van de lokale, kortere verplaatsingen voor hun rekening. Vooral kinderen bewegen zich veel te voet en aansluitend op iedere verplaatsing met een voertuig is iedereen voetganger. Met een afnemend vermogen om te bewegen blijft lopen en/of rolstoel over. Voetgangers zorgen voor levendigheid op straat zonder voor (verkeers)overlast te zorgen en dragen sterk bij aan het sociaal functioneren van de stad. Een verkeersveilige vormgeving van de buitenruimte is voorwaarde voor een aantrekkelijke leefomgeving. De voetganger is uitgangspunt bij het veilig inrichten van (woon)wijken in Schiedam. De aanpak Duurzaam Veilig van de afgelopen jaren, heeft in de periode tot 2006 geleid tot een sterke verbetering van de verkeersveiligheid en afname van het aantal slachtoffers. De laatste jaren is echter weer sprake van een stijging, die in 2010 weer iets is teruggebogen. Niettemin wil de gemeente de oorspronkelijke doelstellingen oppakken en in 2020 komen tot een sterke afname van het aantal slachtoffers tot maximaal 10 ernstige slachtoffers per jaar en maximaal 1 dodelijk verkeersslachtoffer per 2 jaar. Daarnaast streeft de gemeente ernaar dat bij de subjectieve beleving van de verkeersveiligheid sprake is van een voldoende niveau.

Categorisering wegen en duurzaam veilige inrichting

Belangrijk voor een duurzaam veilige inrichting is het beperken van de snelheid van het (auto)verkeer bij conflicten met (overstekende) voetgangers. Pas bij 30 km/u is sprake van een inherent veilige verkeersoplossing.¹¹ Met de categorisering van wegen in het beleidsplan verkeersveiligheid (1999) is een heldere verdeling gemaakt tussen wegen in woonbuurten waar de verblijfskwaliteit, en de voetganger en fiets centraal staat en de stedelijke hoofdwegen (gebiedsontsluitingswegen), waar de afwikkeling van het (auto)verkeer centraal staat. Bij de categorisering van wegen, is gewerkt volgens de principes van duurzaam veilig, met het ontwikkelen van zo groot mogelijke samenhangende gebieden met een maximumsnelheid van 30 km/u en een beperkt aantal hoofdwegen van 50 km/u. De stedelijke hoofdwegen (gebieds-ontsluitingswegen) zijn: Vlaardingerdijk, Westfrankelandsedijk, Havendijk, Nieuw Mathenesserstraat, Rotterdamsedijk, G Verboonstraat, Nieuwe Haven Schoolstraat, burgemeester Knappertlaan, burgemeester Van Haarenlaan, Horvathweg, Broersvest, Nieuwe Damlaan Churchillweg, Hargalaan, Laan van Bol Ès, ring noord (Mozartlaan Scheepvaartweg, Slimme Watering Zwaluwlaan), 's-Gravelandseweg, de Brauwweg. De gebieds-ontsluitingswegen hebben een voorkeursprofiel van 2 maal één rijstrook¹² met vrij liggende fietspaden en veilige oversteeken, de bromfiets rijdt op de rijbaan. De andere wegen zijn 30 km/u of woonerf. Bestaande woonerven kunnen bij onderhoudswerkzaamheden blijven bestaan, indien dat gewenst wordt door de buurt. Bij een aantal belangrijker (en bredere) straten in woonbuurten is gekozen voor een 30 km/u regime en versmalling van het wegprofiel in combinatie met verkeersdrempels. Deze wijze van (her)inrichting betekende tevens uitbreiding van het fijnmazige fietsnet.¹³ Bedrijventerreinen moeten nog duurzaam veilig worden ingericht als 30 km/u gebied, dit vraagt een wat andere aanpak als de woonstraten. De duurzaam veilige inrichting van wegen zal worden voortgezet, maar tevens zal de aanpak van zgn. black-spots worden gecontinueerd.

Ruime voetgangersroutes

De voetganger is zo vanzelfsprekend dat wel eens wordt vergeten dat er ook (minimum en optimum) maatvoering is voor voetpaden. Bij strijdige ruimtelijke belangen wordt dan vaak (te) veel ingeleverd op de kwaliteit en voldoende maat voor de voetganger.¹⁴ Deels wordt dit verklaard door de richtlijn zelf, die uitgaat van heel krappe minimummaten.¹⁵ Standaard zou sprake moeten zijn van een situatie dat mensen elkaar vrijelijk op de stoep kunnen passeren. In bijlage 1. is deze maatvoering voor Schiedam vastgelegd. In nieuwe plannen van de gemeente wordt uitgegaan van deze voorkeursmaten.

¹¹ De snelheid heeft veel invloed op de ernst van het ongeval: Bij een botsing tussen auto en fiets of voetganger is bij een snelheid van 30 km/u de overlevingskans voor de kwetsbare verkeersdeelnemer 2%, bij 50 km/u 45% en bij 65 km/u heeft maar liefst 85% een dodelijke afloop. (bron: SWOV).

¹² Nabij aansluiting van snelwegen zij meer rijstroken aan de orde.

¹³ Voor Boerhaavelaan, Kamerlingh Onneslaan, Spoorstraat en Lorentzlaan, is gekozen voor tijdelijk 50 km/u.

¹⁴ Recente voorbeelden met te krappe maatvoering voor de voetganger zijn: Broersvest oostzijde halverwege en het trottoir aan de oostzijde van de Singel, nabij het station.

¹⁵ CROW-norm 177.

Doelgroep	Educatieprojecten*
0-3 jaar (kleuters)	JONGeren in het verkeer
4-11 jaar (kinderen BO)	School op Seef Fiets-OV project GrootVerkeersMysterieospel VVN Verkeersouders Verkeersleerkracht De Verkeersslang
12-17 jaar (jongeren VO)	Totally Traffic Schoolcontactpersoon
18-24 jaar (beginnende bestuurders)	Praktijkdagen Jonge automobilisten Young Responsible Drivers
25-60 jaar (rijbewijs bezitters)	VVN Verkeersouders ...
60-plussers (senioren)	Rijvaardigheid Ouderen Broemdagen Scootmobiel rijvaardigheidstrainingen

Educatieprojecten per leeftijdscategorie van de Stadsregio, de lijst is niet uitputtend.

Aandacht voor ouderen en minder validen

Bij het ontwerp en realisatie en onderhoud van straten en pleinen, is speciale aandacht voor ouderen en minder validen. De vergrijzing zorgt ervoor dat de vlakheid van voetpaden aan hoge(re) normen moet voldoen en opstapjes zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Het gaat daarbij om:

1. plaatsen waar wordt overgestoken: aanbrengen van invalidenoprijtes of gelijkvloers maken.
2. het aanbrengen van voorzieningen ter geleiding en waarschuwing van blinden, van belang bij openbaar vervoerhaltes, kades en complexe oversteekplaatsen.
3. verhogen van de bushaltes, zodat gelijkvloerse instap mogelijk is.

Scootmobielen

Scootmobielen bieden een belangrijke bijdrage aan het mobiel blijven van minder validen. De gemeente staat positief tegen het gebruik van deze vervoermiddelen. Het aantal scootmobielen zal in aantal toe gaan nemen. Scootmobielen mogen zowel op het trottoir als op fietspad (of rijbaan). Het eerste vraagt aangepast gedrag van de scootmobielist, terwijl het gebruik op fietspad en rijbaan het nodige vraagt van de andere weggebruikers. Scootmobielen vragen de nodige parkeer ruimte, wat lastig is als in of nabij de woning geen ruimte beschikbaar is. Het plaatsen van scootmobielen moet zo efficiënt mogelijk gebeuren en niet een sta-in –de weg vormen op trottoirs. Voor de hand ligt dit te combineren met afgesloten fietsenstallingen. Dit zal worden uitgewerkt.

Veilige oversteekplaatsen gebiedsontsluitingswegen, aandacht schoolzones

Op een aantal plaatsen kruisen belangrijke voetgangersroute stedelijke hoofdwegen. Dit zijn bv. de schoolroutes, maar ook de winkelroutes in de binnenstad: oversteek Stadserv en Koemarkt en de route station-binnenstad. Op deze plaatsen moet veilig en met voorrang kunnen worden overgestoken. Hier worden voetgangersoversteekplaatsen gerealiseerd op verhoogde plateaus om de snelheid ter plaatse voldoende te beperken. Ook in 30 km/u wegen, kunnen zebrapaden worden toegepast bij oversteken, die onderdeel zijn van belangrijke voetgangersroutes. Bijzondere aandacht is er in dit verband voor de zgn. schoolzones en de aanpak van de verkeersveiligheid nabij scholen.

Bij met verkeerslichten geregelde kruispunten en tramoversteken worden t.b.v. visueel gehandicapten ratelkickers toegepast bij de plaatsing of vervanging van de verkeersregelinstallaties. Om de wachttijden te beperken worden drukknoppen geplaatst.

Verkeerseducatie en fietsvaardigheid

Belangrijk naast de verkeersveilige vormgeving van de verkeersinfrastructuur is het aanleren van verkeersveilig gedrag. Kinderen nemen op steeds latere leeftijd zelfstandig deel aan het verkeer. Begin 2008 is een uitvoeringsprogramma vastgesteld waarin de scholen een breed scala aan verschillende vormen van verkeerseducatie is aangeboden. Op 15 scholen lopen al door de school zelf geselecteerde projecten. Streven van de gemeente is dat alle basisscholen het theorie-examen invoeren. De deelname van scholen aan het verkeerseducatie programma wordt bevorderd.

Een zorgelijke (landelijke) ontwikkeling is dat de fietsvaardigheid van kinderen achteruitgaat. Het blijkt dat veel 10-11 jarige kinderen die op gaan voor het praktijkexamen niet behoorlijk kunnen fietsen en daarom niet mee mogen doen. Zowel met het oog op de negatieve consequenties voor de verkeersveiligheid als met het oog op de beoogde toename van het fietsgebruik is dit een ongewenste ontwikkeling, die om nadere actie vraagt. De gemeente zal hierin -bij voorkeur samen met de regionale partners in het Regionale Platform Verkeersveiligheid- initiatieven ondernemen.

Naast de basisscholen vormt het voortgezet onderwijs een belangrijke doelgroep, het betreft de 12-16 jarige, waarbij alcohol, brommers en pubergedrag zorgen voor verhoogde risico's. Feitelijk is een leven lang verkeerseducatie en onderhouden van verkeersvaardigheid van belang. Door de Stadsregio worden diverse verkeersveiligheidsprogramma's ondersteund.

Inzet gemeente:

- Schiedam streeft naar kwaliteit voor voetpaden en –routes:
 - o vlak vormgegeven routes met zo min mogelijk obstakels;
 - o een comfortabele breedte;
 - o in- en uitstapplaatsen van bushaltes worden verhoogd uitgevoerd.
- Schiedam streeft naar sterke verbetering van de verkeersveiligheid:
 - o maximaal 10 ernstige verkeersslachtoffers per jaar;
 - o maximaal 2 verkeersdoden per 2 jaar¹⁶;
 - o de verkeersveiligheid wordt ruim voldoende (7) gewaardeerd.
- Uitgangspunt is verkeersveilige infrastructuur: bij potentiële conflicten tussen langzaam verkeer en autoverkeer is de ontwerpsnelheid voor het wegverkeer 30 km/u.
- De bestaande categorie-indeling van wegen wordt gehandhaafd.
- uitgangspunt voor 50 km/u wegen is:
 - o : 2*1 rijstrook, middenberm;
 - o vrije fietspaden;
 - o oversteken op plateau;
 - o bromfiets op rijbaan;
 - o Afwijkingen:
 - aansluitingen bij snelweg (2*2).
- 30 km/u zones:
 - o Beperkt verkeersprofiel, klinkerverharding, elke 100 m verkeersdrempel;
 - o Afwijkingen ontwerp:
 - bedrijventerreinen (30 km/u , maar minder snelheidsremmende maatregelen);
 - bestaande woonerven, kunnen op verzoek van bewoners bij herinrichting als zodanig worden gehandhaafd;
 - buurtwegen (busroutes) (30 km/u maar met voorrang, toepassing fietstroken);
 - lanen in Schiedam Oost op termijn 30 km/u.
- Verkeersongevallenconcentraties (black-spots) krijgen een aparte aanpak.
- De aanpak van schoolzones wordt voortgezet.
- Verkeerseducatie blijft opgenomen in het lesprogramma.

¹⁶ Cijfers voor het beheersgebied van de gemeente, dus exclusief autosnelwegen.

Steden met meeste en minste fietsgebruik, Schiedam behoort met 25% tot de middenmoot.

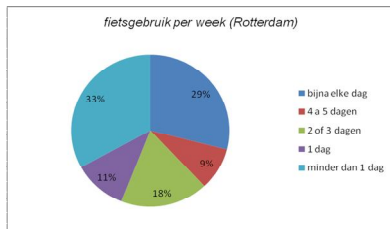
Municipality	Cycle share
Groningen	38%
Zwolle	37%
Leiden	33%
Ede	32%
Veenendaal	32%
Lelystad	19%
Capelle aan den IJssel	18%
Sittard-Geleen	17%
Rotterdam	16%
Heerlen	10%

Table 4. Percentage of bicycle use in 2003 in a number of Dutch cities with more than 50,000 inhabitants (Source: CBS)

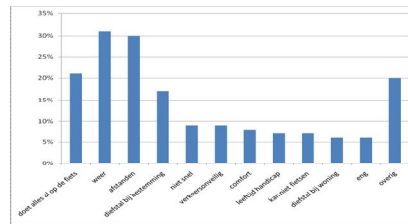
Grafiek ontwikkeling fietsverkeer

Bij de behandeling van de fietsnota (2003) is gesteld dat het aandeel van het fietsverkeer minimaal even groot zou moeten worden als in vergelijkbare steden in Nederland gemiddeld, ofwel 30% in het aandeel van de verplaatsingen tot 7,5 km in 2010, overeenkomend met ongeveer 23% voor alle verplaatsingen. Volgens de gegevens van het CBS over 2005 en 2006 lijkt dit gerealiseerd, maar de beperkte steekproefomvang vraagt enige voorzichtigheid.

Fietsgebruik: vaak al meerdere keren per week



Redenen om niet vaker te fietsen: weer, afstanden en diefstal



	Woning-zijde	Activiteiten-zijde	Gemiddeld
Lopen	24,2%	47,7%	36,0%
Fiets	38,6%	12,0%	25,3%
BTM	23,2%	26,0%	24,6%
Autopassagier	5,9%	7,7%	6,8%
Autobestuurder	7,2%	2,3%	4,7%
Overig	0,4%	3,4%	1,9%
(Trein)taxi	0,5%	1,0%	0,7%
Totaal	100%	100%	100%

De fiets heeft in het voortransport naar stations al een zeer belangrijke rol. Met de (OV-)fiets als natransport wordt het invloedgebied opgerekt van (max) 800 m (8 minuten lopen), opgerekt naar (max. ca 2 km, 8 minuten fietsen.) 2,5 maal zo ver, dus het invloedgebied wordt 6 maal zo groot, dus globaal 6 maal zo veel bestemmingen



In 2008 was een kwart van de verkochte fietsen een e-fiets

4.3 Meer fietsen: Schiedam fietsstad !

4.3.1 Algemeen

De fiets heeft een belangrijke rol bij duurzame mobiliteit, zowel voor de kortere verplaatsingen, als bij langere verplaatsingen in het voor- en natransport naar openbaar vervoer. In Schiedam wordt ca. een kwart van de verplaatsingen met de fiets afgelegd. Hiermee lijkt de doelstelling van de fietsnota (2003) bereikt. De gemeente heeft een ambitieuze doelstelling voor het fietsgebruik in de stad. Voor de periode tot 2020 wordt er naar gestreefd het aandeel van de fiets te laten groeien tot 32 %, overeenkomend met een aandeel van ca. 40 % van de verplaatsingen tot 7,5 km. Hiermee kan de voorziene groei van het autoverkeer op de stedelijke wegen worden gecompenseerd. Het fietsgebruik in Schiedam komt daarmee in de buurt van steden, die nu het meeste fietsgebruik kennen, als Zwolle en Groningen.

Goede uitgangspunten in Schiedam om meer te fietsen

In Schiedam heeft 79% van de mensen een fiets, in 85% van de huishoudens zijn een of meer fietsen beschikbaar¹⁷. Ongeveer 2 van de 3 mensen fietst regelmatig. Een toename van het fietsgebruik is daarmee niet een "cultuurschok", maar eerder een aanpassing ten opzichte van de trend, die met gericht beleid kansrijk lijkt. Er is sprake van een zelfversterkend effect: fietsen leidt tot meer fietsen, mensen die regelmatig bewegen, zijn gezonder. Een betere gezondheid leidt weer tot vaker en verder fietsen. Een deel van het fietsgebruik is geografisch bepaald (hoogteverschillen, neerslag) of historisch (gebouwde omgeving, bevolkingssamenstelling¹⁸). Een groot deel van het fietsgebruik wordt bepaald door fietsbeleid en ander mobiliteitsbeleid¹⁹. Het betreft:

- de kwaliteit van het fietsnet : directheid van de verbindingen, comfort routes en verkeersveiligheid;
- kwaliteit van de fietsenstalling en diefstalbestendigheid;
- concurrentiepositie ten opzichte van de auto;
- mobiliteitsmanagement en – marketing.

Schiedam heeft een aantal goede uitgangspunten voor het fietsgebruik, de stedelijke dichtheid is hoog, en de kleinschalige, vriendelijke inrichting van wijken op de menselijke schaal bieden een goede basis.

Binnen de stad heeft de fiets vrijwel een gelijke snelheid als de auto en er zijn nog goede mogelijkheden tot verbeteren van de kwaliteit van het fietsnet en stallingvoorzieningen.

Kortom Schiedam heeft goede uitgangspunten om de hoge ambities waar te kunnen maken.

De jeugd heeft de toekomst

De fietsvaardigheid bij de jeugd, vraagt bijzondere aandacht, deze laat momenteel een dalende trend zien. Dit wordt geconstateerd bij de verkeersexamens. Het lijkt wenselijk al in een eerder stadium, de eerste jaren van het basisonderwijs, hier met verkeerseducatie specifiek aandacht aan te besteden.

E-fietsen: fiets van nu

Er is sprake van een snelle opkomst van elektrische (e-)fietsen en andere vervoermiddelen. De e-fiets is geschikt voor grotere afstanden. Bij het vervangen van autoverplaatsingen is er een positieve bijdrage aan bereikbaarheid en het milieu. Met het oog op de vergrijzing kan de elektrische fiets ook een belangrijke bijdrage gaan leveren aan het – gezond - mobiel houden van ouderen en het bereiken van de doelstellingen voor het fietsgebruik. Maar er is ook een aandachtspunt en dat is de verkeersveiligheid. E-fietsen zijn ook sneller, wat veiligheidsrisico's met zich meebrengt.

Met hoogwaardige openbaar vervoer een sterke keten bij grotere verplaatsingsafstanden

Voor een deel van de grotere verplaatsingen kan het metronet en het NS-net een alternatief voor de auto bieden. De betekenis van het openbaar vervoer kan nog sterk toenemen door de combinatie met de fiets. In het voortransport heeft de fiets reeds een sterke positie, maar juist door de beschikbaarheid van de fiets aan de bestemmingskant te vergroten kan het gebruik zeer sterk toenemen. Initiatieven op dit gebied als OV-fiets (<http://www.ov-fiets.nl/>), maar ook andere initiatieven om de beschikbaarheid van (leen/huur) fietsen te vergroten worden voluit gesteund.

¹⁷ Leefbaarheidsonderzoek 2007. Ter vergelijking : fietsdichtheid Rotterdam: 73%, Amsterdam 77%.

¹⁸ T.g.v. vergrijzing en een groter aandeel allochtonen, wordt door het fietsbeleid een 2% lager aandeel voor de fiets verwacht.

¹⁹ Deze factoren komen naar voren in de fietsbalans en "verklaringsmodel fietsgebruik gemeenten".



Schiedam duurzaam bereikbaar, gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020, vastgesteld december 2011

4.3.2 Naar een hoogwaardig fijnmazig fietsnetwerk

Het Schiedamse fietspadennet heeft een wat onduidelijke structuur. Er is behoefte om een beperkt aantal (utilitaire) hoofdroutes te onderscheiden, die van betekenis zijn voor langere fietsverplaatsingen, en ook een duidelijk structuur in het netwerk kunnen aanbrengen. Daarnaast zijn er een aantal belangrijke recreatieve (groene) routes, waarbij gestrekte routes wat minder belangrijk zijn en de omgevingskwaliteit des te meer. De andere fietspaden vormen een fijnmazig onderliggend fietsnet. Deze zijn overigens is net zo belangrijk: veel fietsverplaatsingen zijn binnen de buurt of wijk.

Hoofdroutes

De hoofdroutes in oost-west richting zijn:

- a. Vlaardingen Holy - Kethel - bedrijventerrein Noord-West richting Rotterdam - Schiebroek)
- b. Laan van Bol 'Es – Hazepad – Nieuwpoortweg – Bokelweg - Giessenweg - Overschie is een belangrijke oost-west verbinding, maar erg milieubelast (A20).
- c. Vlaardingen – viaduct A4 (icm Hoekselijn) Sportlaan, naar Spieringshoek (schoolroute), en aansluiting op burg. van Haarenlaan- Horvathweg- Beukelsdijk (Rotterdam)
- d. Vlaardingen- Vlaardingerdijk - de burgemeester Knappertlaan - G. Verboonstraat - Rotterdamsdijk (Rotterdam)

De noord-zuid hoofdroutes zijn:

- aa. Delft (Abtswoude)- Harreweg- Schiedamsweg, de Nieuwe Damlaan, Nieuwe Haven, Schoolstraat²⁰
- bb. Sveaparken / Kerkbuurt en Spaland- Beatrixpark - Parkweg en Spinhuispad naar de Grote Markt.
- cc. de 's Gravelandseweg – Broersvest
- dd. de Poldervaartroute, beoogd wordt de (recreatieve) functie versterken, tot een bovenlokale utilitaire route

Groene routes

- i. Langs de noordrand, door Midden Delfland
- ii. Vanuit het centrum naar Maasboulevard – langs de Buitenhaven.
- iii. De Vlaardingerdijk is potentiële route, nu vooral 30 km/u-zone
- iv. Langs de Schie, binnenstad- Overschie deels door 30 km/u-zone

Fietspaden langs stedelijke hoofdwegen

Vlaardingerdijk, Westfrankelandsedijk, Havendijk, Nieuw Mathenesserstraat, Rotterdamsdijk, G Verboonstraat, Nieuwe Haven Schoolstraat burg. Knappertlaan, burg. Van Haarenlaan, Horvathweg, Broersvest, Nieuwe Damlaan Churchillweg, Hargalaan, Laan van Bol 'Es, ring noord (Mozartlaan Scheepvaartweg, Slimme Watering Zwaluwlaan) 's Gravelandseweg, de Brauwweg en de Havenroute: Westfrankelandsedijk, Havendijk, Maasdijk, Nieuw Mathenesserstraat .

Fietsroutes in buurtwegen,

De buurtwegen zijn onderdeel van het fietsroutenet. Hier zijn fietsstroken aanwezig of gepland. Het betreft de Vivaldilaan, de van Beethovenlaan, de Vlaardingerdijk-Aleidastraat, de Rembrandtlaan, de Troelstralaan en Stadhouderslaan. Roozenburgstraat, de Nieuwe Maasstraat e.o. en Lange Nieuwstraat.²¹ De buurtwegen in Oost (Boerhaavelaan, Lorentzlaan en prof Kamerlingh Onneslaan) worden volledig heringericht.

Ontbrekende schakels in hoofdroutes

Ontbrekende schakels en trajecten voor hoofdroutes zijn:

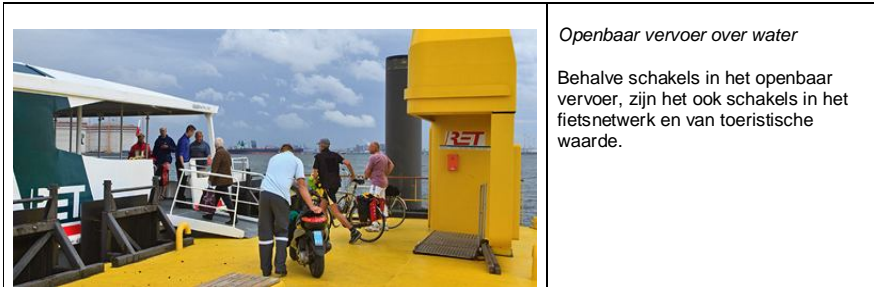
- o a. vanaf (toekomstig) station Schiedam Kethel naar bedrijventerrein Rotterdam Noord-West
- o c/ ii Sportlaan- burgemeester van Haarenlaan: onduidelijke route (Spieringshoek)
- o dd. 's Gravelandseweg tussen spooronderdoorgang en de Brauwweg
- o aa. Onduidelijk traject aansluiting op Nieuwe Damlaan, Schiedamsweg door 30 km/u straat
- o bb kortsluitroute in Beatrixpark,
- o e. Nieuwe Mathenesserweg / Havendijk
- o iii en iv moeten nog ontwikkeld worden.
- o Kortsluitshakel (maaswijdte) tussen Schiedam Oost, oostelijk Schieveste (Hogebanweg) en Spaanse Polder.

Ontbrekende schakels voor fietspaden langs stedelijke hoofdwegen zijn:

- o Slimme Watering, tussen Harreweg en Hammerdal
- o Scheepvaartweg, tussen Harreweg en Kasteelweg

²⁰ In de Schoolstraat zijn in afwijking van vastgesteld beleid fietsstroken toegepast, t.g.v. ruimtegebrek.

²¹ Troelstralaan en van Beethovenlaan hebben vrij liggende fietspad.



Openbaar vervoer over water

Behalve schakels in het openbaar vervoer, zijn het ook schakels in het fietsnetwerk en van toeristische waarde.

4.3.3 comfortabele en aantrekkelijke fietsroutes

Rood asfalt: comfortabel en herkenbaar

De kwaliteit van de fietsroutes heeft veel invloed op het fietsgebruik. Zeer belangrijk is de kwaliteit van de verharding. In Schiedam is er van oudsher veel tegelverharding, wat niet erg comfortabel fietst. Daarbij komt nog dat het fietspadennet heeft te maken met behoorlijke onderhoudsachterstanden, wat leidt tot groot discomfort. In de fietsbalans van 2002 wordt dit ook als een van de grootste minpunten in Schiedam aangewezen.

Er wordt voor gekozen om stapsgewijs alle fietspaden te asfalteren.²² Asfaltfietspaden zijn op langere termijn ongeveer even duur zijn als getegelde paden. De investeringen liggen hoger maar de onderhoudskosten lager. De hoofd fietsroutes zullen als eerste worden aangepakt; overigens wordt zoveel mogelijk werk met werk gemaakt. Voor de herkenbaarheid van de routes, wordt op alle fietspaden rood asfalt toegepast. De felheid van het rood wordt aangepast aan de omgeving²³.

Vlotte, rechtstreekse routes

Een vlotte doorstroming op fietspaden is van belang. Afslagbewegingen en (onnodige) knikken worden zo veel mogelijk voorkomen. Alle hoofd routes worden getoetst en waar nodig aangepast. Fietspaden worden voldoende ruim gedimensioneerd. (zie bijlage 1.)

Vlot oversteken bij kruispunten

Bij kruisingen met ander verkeer staat de veiligheid voorop, maar is een vlotte afwikkeling heel belangrijk, zowel voor de snelheid als comfort. Hoofd fietsroutes in 30 km/u gebied krijgen voorrang. Bij kruising van fiets-hoofd routes met hoofdwegen is er een voorkeur voor rotondes.

De grotere kruispunten, veelal nabij autosnelwegen, en veel kruisingen met de tram zijn geregeld met verkeerslichten. In het beleidsplan verkeerslichtenregelingen (2009) is verwoord, dat de verkeersregelingen zoveel mogelijk fietsvriendelijk worden afgesteld om de wachttijden voor het fietsverkeer te beperken.²⁴

Aantrekkelijke omgeving fietsroutes

De aantrekkelijkheid van de route wordt verder bepaald door de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving, beschutting tegen de wind, de sociale veiligheid van de route en het ontbreken van verkeerslawaaï. De sociale veiligheid van routes in de avonduren en 's nachts vraagt aandacht: in bijzonder gaat het daarbij om de kruisingen van autosnelwegen en spoor en (alternatieven voor) de routes door parken e.d. Aandachtspunten bij de viaducten zijn doorzicht, daglichttoetreding en ('s avonds en 's nachts), lichte wanden en een hoog verlichtingsniveau.

Werk in uitvoering: voorkomen "fietsers afstappen"

Bij de uitvoering van wegwerkzaamheden is het van belang tijdig de situatie voor de fietser en voetganger te bekijken. Het principe wordt gevolgd dat omleidingen voor fietsers en voetgangers, zoveel mogelijk langs de werkzaamheden geleid worden, op een rechtstreekse wijze.

Strooien in de winter: prioriteit voor fietsroutes

Belangrijk is dat bij sneeuw en ijsel fietsroutes weer snel beschikbaar zijn. Het strooischema is hierop aangepast.

²² Indien op de hoofd fietsroutes in 30 km/u wegen geen fietspaden of fietsstroken mogelijk zijn (bv. Schiedamseweg bij tuindorp Kethel, is een voorkeur voor uitvoering als fietsstraat (fietspad waarop beperkt autoverkeer wordt gedoogd).

²³ In combinatie met natuursteen zal een wat gedemptere kleurstelling worden toegepast, bij fietsstroken is juist weer een wat onderscheidende kleur wenselijk

²⁴ Streven is een maximale wachttijd van 45 seconden. Tijdens de spits bedraagt de cyclustijd maximaal 90 seconden, indien dit niet realiseerbaar is een extra groenlichtperiode (realisatie) voor langzaam verkeer aan de orde.



4.3.4 Fiets overal gemakkelijk en veilig stallen

Minstens zo belangrijk als goede fietsroutes zijn goede stallingvoorzieningen bij woning, en bestemmingen, werk, winkels en stations.

Stallingen en fietsparkeervoorzieningen bij woningen

Stallingvoorzieningen zijn er bij voorkeur "voor de deur", zodat sneller de fiets zal worden gepakt, dan de auto. Beter is het om te spreken van fietsparkeervoorzieningen, waar de fiets snel kan worden neergezet en weer kan worden gepakt. Goed toegankelijke, veilige stallingmogelijkheden zijn hierbij noodzaak. Er zijn in de oudere woonwijken weinig mogelijkheden om de fiets veilig op straat te parkeren, vooral in oudere wijken staat de fiets vaak in de woning (de gang). Er wordt voor gekozen om voldoende stallingmogelijkheden te creëren. Hierbij wordt aangesloten bij de "Amsterdams" parkeernormering (zie bijlage). Als basisnorm zal worden aan-gehouden: 0.5 fpp per woning en plaatsing van fietstrommel naar behoefte. Met betrekking tot grotere fietsenstalling is de beschikbaarheid van een pand eerder richtinggevend.²⁵

De plaatsing van fietstrommels op straat is vaak een probleem, omdat hiervoor een parkeervak of groen moet worden geofferd. De huidige fietstrommels staan vaak midden op straat en mede door hun vormgeving tasten ze de ruimtelijke kwaliteit aan. Om een goede stedenbouwkundige inpassing te bereiken zullen nieuwe fietstrommels in dezelfde zone als de parkeervakken worden geplaatst of in resthoeken. Nadere voorstellen zullen worden uitgewerkt voor ander type fietstrommel, die past op een parkeervak, waarin meer fietsen (en scootmobielen) kunnen worden geplaatst²⁶ en op goede wijze in de omgeving kan worden ingepast.

Stallingen bij stations

De fiets vormt een sterke keten met het (hoogwaardig) openbaar vervoer - trein, metro, tram en snelle (regionale) busverbindingen - een goed reisaltnatief. Vooral bij de stations Schiedam Centrum en Vijfsluizen groeit de stallingbehoefte sterk. Bij Schiedam Centrum is in 2010 de stalling uitgebreid tot 1000 plaatsen, in de ruimte onder het metroviaduct. Naast de stallingvoorzieningen voor de eigen fiets is aandacht voor de fiets in het natransport nodig. Bij station Schiedam Centrum is OV-fiets beschikbaar en het is wenselijk dit ook naar andere stations uit te breiden. Op de stations Schiedam Centrum, Nieuwland, Parkweg, Troelstralaan, Vijfsluizen worden voldoende stallingen en voorzieningen voor OV-fiets gerealiseerd.

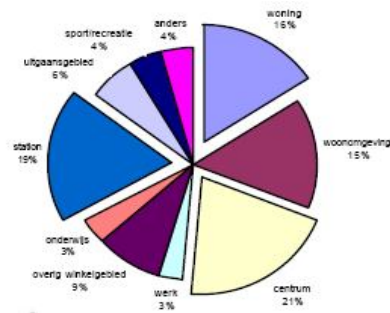
Stallingen dichtbij winkels

Het is zeer wenselijk fietsparkeervoorzieningen in de directe nabijheid van winkels te realiseren, en dat tot dichtbij de winkel kan worden gefietst. In de stedenbouwkundige planontwikkeling zal hiermee vroegtijdig in het planproces rekening worden gehouden om een ruimtelijke kwaliteit te bereiken voor het stallen van de fietsen. In winkelgebieden worden standaard de roestvrijstalen gebogen aanleunhekjes toegepast. De fiets kan snel hertegen geparkeerd worden en vastgemaakt en de hekjes passen ook als ze leeg zijn goed in het straatbeeld. Daarnaast zijn er twee bewaakte gratis stallingen bij Koemarkt en Stadserf. Ook op andere plaatsen in de stad, onder andere bij sportvoorzieningen moeten goede en voldoende fietsenstallingen beschikbaar zijn.

²⁵ Bij nieuwbouw in oudere wijken kunnen inpandige/gebouwde fietsenstallingen worden gerealiseerd, bv. door mee te liften bij de aanleg van gebouwde parkeervoorzieningen.

²⁶ Per parkeervak kunnen in de huidige fietstrommels slechts 5-6 fietsen geplaatst, terwijl in bij plaatsing in dwarsrichting per parkeervak ruimte is voor het dubbele aantal fietsen (en scootmobielen).

Plaatsen waar de fiets gestolen wordt



Leenfietsen

Met de OV-fiets wordt vanaf stations de mogelijkheid geboden om eenvoudig een fiets te huren. Het is wenselijk deze mogelijkheden uit te breiden. Dat kan met OV-fiets, ook kan gedacht worden aan fietsenstallingen met verhuurmogelijkheden als "Velib" in Parijs. Hierbij kan de fiets voor de verplaatsing worden gebruikt en ingeleverd in een dichtstbijzijnde stalling. In veel Europese steden is dit al ingevoerd²⁷, maar nog niet in Nederland, m.u.v. een proef in Haarlem, met een OV-fietsstalling in het centrum. Ontwikkeling hiervan door marktpartijen zal worden bevorderd en gesteund.

Fietsdiefstal voorkomen

Fietsdiefstal is een groot probleem. Jaarlijks wordt in Schiedam 600 maal aangifte gedaan van fietsdiefstal, terwijl aangenomen wordt dat het aantal diefstallen ca. 5-6 maal zo hoog is. Ongeveer 30% van de fietsen, die rondrijden, is gestolen (landelijke cijfers). Het risico van fietsdiefstal is ook een sterk beperkende factor bij het fietsgebruik: 25% van de mensen van wie de fiets gestolen, koopt geen nieuwe fiets en gaat langere tijd niet meer fietsen. De fiets aan "de grond" vastmaken helpt sterk in het voorkomen van diefstal en onderstreept het belang van voldoende stalmogelijkheden voor de fiets. De gemeente wil bevorderen dat van fietsen merk en framenummer worden geregistreerd. Er bestaat een landelijke registratie van gestolen fietsen, waardoor deze goed zijn te herkennen door politie en de Lichtblauwe Brigade. De kans dat een fiets na aangifte ook weer wordt teruggevonden wordt daarmee aanmerkelijk vergroot.

²⁷ Zie de bike-sharing world map.

Inzet gemeente:

Fiets, algemeen

- Schiedam streeft naar toename van het fietsgebruik :
 - o 25% groei fietsgebruik tot 2020;
 - o Aandeel van de fiets groei van 26% naar 32%
 - o Voor fietsen naar de binnenstad is een streefwaarde van + 50%;
 - o Gestreefd wordt naar een positie in de top van Nederland.
- Gestreefd wordt naar ruim voldoende waardering (7) voor het fietsen in Schiedam.
- Gebruik van de e-fiets wordt positief gewaardeerd, aandacht is er voor gevolgen voor de veiligheid.
- De fietsvaardigheid in het basisonderwijs wordt bevorderen, door opname in of koppelen aan het lesprogramma.
- Gebruik van de fiets in de keten met het openbaar vervoer wordt bevorderd: OV-fiets op trein en metrostations.
- Initiatieven van marktpartijen met leenfietsen worden gesteund.

Fiets, netwerk

- Schiedam wil de gemiddelde snelheid voor een fietsverplaatsing verhogen:
 - o van 12 km/u naar 14 km/u;
 - o korte wachttijden bij verkeerslichten: maximaal 45 seconden.
- De kwaliteit, snelheid en comfort wordt verbeterd door asfalteren fietspaden.
Er wordt gestreefd naar:
 - o 50% restopgave in 2015 gereed te hebben;
 - o geheel gereed te zijn in 2020.
- Samenhangend netwerk: ontbrekende schakels worden gerealiseerd:
 - o tot 2015 Poldervaartroute compleet, Harreweg, Nieuw Mathenesserstraat, Schieveste, Beatrixpark;
 - o voor 2020 's Gravelandseweg, Schie, Scheepvaartweg, verlengde Polderdarsweg, Buitenhavenweg, Vlaardingerdijk;
- OV over water wordt positief gewaardeerd, marktinitiatieven worden gesteund.

Fiets, stallingen

- Algemeen: vraagvolgend, voldoen aan behoefte, stallingen nabij bestemming
- Voor de woning:
 - o Realiseren van voldoende aanleunhekjes;
 - o Trommels t.l.v. bewoners(na subsidie).
- Voor de winkel:
 - o Realiseren van voldoende aanleunhekjes;
 - o Behoud bewaakte stallingen: Koemarkt Stadserf.
- Voor de stations:
 - o Realiseren voldoende stallingen in samenwerking met NS en Stadsregio.

Diefstalpreventie

- Schiedam streeft naar:
 - o een halvering van fietsdiefstal in 2020;
 - o registratie van fietsen tot 50%;
 - o grotere aangifte bij diefstal: 40%.



Bussen worden steeds schoner, proef met een hybride bus

4.4 Openbaar vervoer:

Meer en vaker met het hoogwaardig OV, sociale functie lokaal openbaar vervoer behouden

In paragraaf 3.1 is geschetst, dat de Stadsregio, gegeven de beperktere financiën, inzet op versterken van het hoogwaardig openbaar vervoer. Samen met een goede keten met de fiets, zoals in de voorgaande paragraaf beschreven, kan dit leiden tot een behoorlijke toename van het openbaar vervoergebruik. De gemeente streeft naar behoud van de IC-status van station Schiedam Centrum, de ombouw tot lightrail van de Hoekse Lijn en de realisatie van station Kethel. Daarnaast bepleit de gemeente twee nieuwe hoogwaardige OV-verbindingen : Tram Plus via de 's Gravelandseweg naar station Schiedam Centrum en HOV via de Havenroute.

Het lokale busvervoer heeft een beperkte bijdrage in de totale mobiliteit, maar is wel een belangrijke sociale voorziening. De lijnen verbinden de belangrijkste bestemmingen (binnenstad, Vlietlandziekenhuis) met de verschillende stadsdelen en bieden een basis mobiliteit. De lijnen worden gekenmerkt door een lage rentabiliteit (lage bezettingen).

In 2012 heeft het Stadsregio te maken met bezuinigingen op het openbaar vervoer door het rijk. Gegeven de lage rentabiliteit (lage bezettingen) wordt juist op dit openbaar vervoer bezuinigd. In 2012 wordt de lijnvoering sterk ingeperkt in veel delen van de stad wordt de bediening teruggebracht tot een maal per uur en vervalt 's avonds en op zondag de bediening geheel.

Nieuwe opzet lokaal openbaar vervoer.

De gemeente wil de sociale functie van het lokale openbaar vervoer graag behouden. Gestreefd wordt naar behoud van kwaliteit en reizigersaantallen. Voor de gemeente is belangrijk uitgangspunt dat er goede verbindingen binnen Schiedam zijn tussen de verschillende wijken met de metro- en treinstations, en deze de belangrijke bestemmingen van ouderen en minder validen optimaal bedienen. Reizen binnen de gemeente moet zoveel mogelijk zonder overstappen zijn. Indien – toch - overstappen noodzakelijk is dienen er overstapgaranties te zijn. De gemeente streeft er naar dat binnen een half uur (of met dienstregeling elk half uur) een reismogelijkheid bestaat voor een verplaatsing binnen de stad. Schiedam zal met de Stadsregio onderzoeken op welke wijze de sociale functie van het openbaar vervoer het beste op kosteneffectieve wijze kan worden behouden. Hierbij zullen de mogelijkheden voor een ringbuslijn, die de verschillende wijken in Schiedam onderling en met de stations verbindt, fijnmazig openbaar vervoer met kleine busjes, combinaties met WMO-vervoer en vrijwilligersinitiatieven in beeld worden gebracht en effectieve oplossingen worden geïmplementeerd. Er wordt naar gestreefd om gunstige tarieven aan te kunnen bieden, waaronder het streven naar gratis openbaar vervoer voor 65-plussers met lage inkomens.

Inzet gemeente:

- Behoud kwaliteit lokaal OV: waardering ruim voldoende 7
- Behoud reizigersaantallen lokaal OV

- Uitgangspunten herontwerp lokaal OV door gemeente en Stadsregio
- Kosteneffectief
- Kwaliteit
 - o directe bediening verzorgingstehuizen, voorzieningen ouderen, binnenstad en stations
 - o < 30 min. reismogelijkheid
 - o maximale reistijd centrum 20 minuten, elders Schiedam 30 minuten
 - o tarieven: indien mogelijk gratis voor 65-plussers met lage inkomens
- Oplossingsrichtingen hierbij zijn:
 - o een ringlijn, die de verschillende wijken van Schiedam met elkaar en de stations verbindt
 - o fijnmazig OV
 - o buurtbus (vrijwilligers)
 - o combinatie met WMO-vervoer
 - o combinaties van deze oplossingsrichtingen



Inzet gemeente:

- de gemeente bevordert met Slim Bereikbaar mobiliteitsmanagement bij Schiedamse bedrijven, met als doelen
 - o verbeteren van de bereikbaarheid
 - o kostenbesparingen bij het bedrijfsleven
 - o verminderen milieubelasting
- Schiedam streeft naar een hoge participatie-graad van Schiedamse bedrijven aan mobiliteitsmanagement

4.5 Bewust kiezen, even nadenken over reizen.

Een tweede pijler van het duurzaam mobiliteitsbeleid is de vraaggerichte aanpak: mobiliteitsmanagement en -marketing. Hierbij wordt de reiziger actief geïnformeerd hoe "beter" samengaat met "minder". Daarmee is het ook een kosteneffectieve benadering.

Mobiliteitsmanagement

Bij mobiliteitsmanagement (ook wel "het organiseren van slim reizen") staat centraal het aanbieden van alternatieven voor de auto, zoals openbaar vervoer of bedrijfsvervoer en fiets, en het bevorderen van reizen buiten de spitsperiode. Mobiliteitsmanagement richt zich op het wegnemen van organisatorische en praktische belemmeringen. Overheid en bedrijven werken hierbij samen op het gebied van woon-werk-verkeer en zakelijk verkeer²⁸. Maatregelen zijn bv. de persoonlijke reisadviezen, op maat en slim omgaan met reiskostenvergoedingen of faciliteiten als de mobility-card. In toenemende mate krijgt "het Nieuwe Werken" aandacht, waarbij mensen en organisaties flexibeler omgaan met arbeidstijd en werkomgeving (meer vanuit huis, minder op kantoor). Hierdoor voelen mensen zich prettiger, wordt de organisatie productiever, worden huisvestingskosten en reiskosten bespaard en wordt de bereikbaarheid verbeterd. In de Rotterdamse regio wordt mobiliteitsmanagement georganiseerd door de stichting Verkeersonderneming Slim Bereikbaar. Een van de aandachtsgebieden is Schiedam. Bedrijven in Schiedam worden actief benaderd om mobiliteitsmanagement te bevorderen. Deze aanpak krijgt de komende jaren een vervolg in het kader van het nationale programma "Beter Benutten", waarin het rijk met de regio's afspraken maakt over korte termijn maatregelen. De bedrijventerreinen in Schiedam vormen hierbij een van de aandachtsgebieden (knooppunten) van deze regionale aanpak.

Marketing: Informeren van nieuwe inwoners of over nieuwe reismogelijkheden

Bij de marketing kunnen vervoerbedrijven, Stadsregio en gemeenten een rol spelen. Jaarlijks verhuist ongeveer 7 % van de inwoners, jaarlijks bepalen zo'n 5000 nieuwe Schiedammers opnieuw hun reisgedrag. Door gericht te informeren over (fiets)voorzieningen en gratis (of tegen gereduceerd tarief) te laten kennismaken met openbaar vervoer en andere mogelijkheden bv huurauto, kan het reisgedrag behoorlijk beïnvloed worden. Dit moet wel tijdig: veel mensen bepalen ook mede hun woningkeuze op basis van de beschikbare mobiliteitsvoorzieningen. Nieuwe of andere reismogelijkheden, b.v. bij verandering van dienstregeling (lokaal) openbaar vervoer of van de spoorwegen, zijn een goede aanleiding om te communiceren. Naast de betreffende vervoerders kan ook de gemeente actief informeren.

Week van de Vooruitgang

De Week van de Vooruitgang is de Nederlandse European Mobility Week. In deze week (eind september) staat duurzame mobiliteit centraal. Onderdelen zijn De Autovrije Dag, Fiets naar je Werk en Op Voeten en Fietsen naar School. De hele week kunnen scholen en organisaties meedoen met resp. Groene Voetstappen (te voet of met de fiets naar school komen) of Het Nieuwe Rijden.

Evenementen en binnenstad

Bij evenementen zal de gemeente in overleg met initiatiefnemers het gebruik van alternatief vervoer bevorderen met b.v. gecombineerde kaartverkoop voor het openbaar vervoer en gratis stallingvoorzieningen voor fietsers.

Autodaten

Autodaten levert een positieve bijdrage aan de mobiliteit en een bijdrage aan het verminderen van de parkeerdruk. Het kan de noodzaak van een eigen (tweede) auto beperken. De deelauto kan ook in het natransport van het openbaar vervoer een rol spelen. De gemeente wil autodaten bevorderen, initiatieven van marktpartijen zullen zo veel mogelijk worden gesteund.

²⁸ www.tfm.nl, platform slim reizen slim werken

4.6 Naar duurzaam goederenvervoer

De gemeente wil inzetten op het verduurzamen van het goederenvervoer. Doelen zijn de bedrijfskosten te verlagen, bevorderen van de bereikbaarheid, verbeteren van de milieukwaliteit en van de aantrekkelijkheid van de stad.

Een groot aantal (branche-)organisaties²⁹ uit de verkeers- en vervoersector en de Rijksoverheid hebben in december 2008 het sectorakkoord 'Duurzaamheid in beweging' gesloten. Hierbij wordt ingezet met 12 thema's op het gebied van personenvervoer, goederenvervoer en schone brandstoffen. Basis hiervoor is de uitwerking van het programma "schoon en zuinig", de nota Met beleid naar duurzame mobiliteit.

De aanpak van het goederenvervoer beoogt een grotere transportefficiëntie te bereiken en –daarmee samenhangend- een verbetering van de winstgevendheid en reductie van milieubelasting.

Gestreefd wordt naar een groter aandeel voor spoor en binnenvaart en - met het programma duurzame logistiek³⁰ - wordt ingezet op een veel efficiëntere logistiek (factor 4).

Een efficiënte bevoorrading van winkels in steden en dorpen wordt bevorderd door het programma duurzame stedelijke distributie.³¹ Deze programma's worden uitgewerkt tot concrete toepassingen op het niveau van bedrijven en gemeenten, waarbij de gemeente Schiedam is betrokken.

Door de gemeente wordt een samenhangende aanpak met bedrijven ontwikkeld, bestaande uit:

- duurzame stedelijke distributie, bevoorrading van winkels in de binnenstad,
- duurzame logistiek, waarbij meer een individuele benadering van bedrijven aan de orde is
- wagenparkscan om te bezien in welke mate voertuigen milieuvriendelijk zijn en op welke wijze dit kan worden verbeterd.

In het kader van de aanpak duurzame stedelijke distributie wordt de bevoorrading in de Schiedamse binnenstad onderzocht. Samen met bedrijven in Schiedam, de stichting Schiedam Centrummanagement, brancheorganisaties als EVO en TLN, Stadsregio, Connekt en DCMR wordt een plan van aanpak opgesteld en de komende jaren uitgevoerd.

Met de meer individuele benadering van grotere bedrijven met een belangrijke goederenvervoerproductie wordt aangesloten bij een succesvolle pilot, die de DCMR samen met de glasfabriek heeft verricht op het gebied van transportefficiëntie.

Tenslotte zal de komende jaren aandacht gevraagd worden voor duurzame afwikkeling van het toenemende goederenvervoer ten gevolge van winkelen via internet.

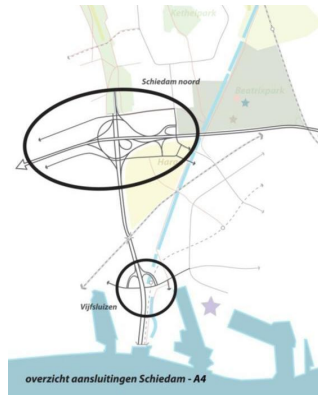
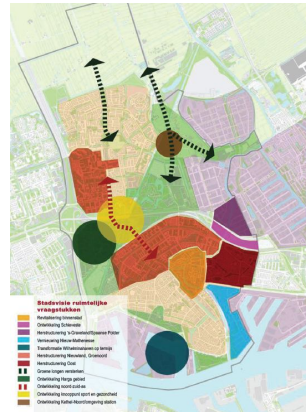
Inzet gemeente:

- de gemeente bevordert samen met het Schiedams bedrijfsleven en brancheorganisaties in het goederenvervoer duurzame logistiek, met als doelen:
 - o verbeteren bereikbaarheid
 - o kostenreducties bedrijfsleven
 - o verminderen milieubelasting
- hierbij zijn twee speerpunten
 - o duurzame stedelijke distributie binnenstad Schiedam
 - o duurzame Logistiek grote verladings
- met als inzet:
 - o transportreductie en hogere bezettingen in vrachtovervoer over de weg
 - o modal shift verschuiving ten gunste van vervoer over water en rail
 - o vergroening wagenpark

²⁹ ANWB, RAI, BOVAG, VNA, KNV, TLN, EVO, CBRB, NS reizigers, Havenbedrijf Rotterdam, Schiphol Group, KLM, PDM.

³⁰ Uitvoerder van dit programma is Connekt, een onafhankelijk netwerk van bedrijven en overheden die samenwerken aan de duurzame verbetering van de mobiliteit in Nederland.

³¹ Hier wordt samengewerkt tussen Connekt en Ambassadeur Stedelijke distributie (vh. Platform stedelijk distributie).



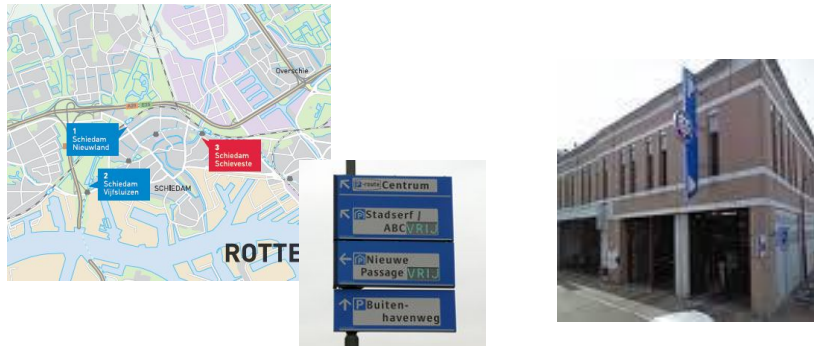
4.7 Een goede bereikbaarheid over weg

Met de voorgestelde mobiliteits-aanpak wordt een goede (en duurzame) bereikbaarheid beoogd, ook voor het wegverkeer. Er wordt gestreefd naar een stabilisering van het wegverkeer op de Schiedamse wegen, zodat een goede bereikbaarheid blijft behouden met de huidige rijsnelheden (15 km/u). Niettemin zijn er specifieke ruimtelijke ontwikkelingen en ambities van de gemeente, zoals verwoord in de Stadsvisie 2030, die leiden tot de volgende aandachtspunten met betrekking tot de lokale hoofdwegen:

- **Bereikbaarheid binnenstad: parkeergarage aan de westzijde van het centrum**
Een goede bereikbaarheid van de binnenstad is belangrijk voor de ontwikkeling van de binnenstad. Versterken van de positie van de fiets werkt naar verwachting ook gunstig voor de binnenstad. De oriëntatie van Schiedammers op de Schiedamse binnenstad wordt erdoor versterkt. De bereikbaarheid met de auto wordt verbeterd door de aanleg van een parkeervoorziening aan de westzijde van het centrum en aan de oostzijde door aanpassing van 's Gravelandseweg-Proveniersbrug.
- **Ontsluiting Schieveste: directere aansluiting op de A20**
De ontwikkeling van Schieveste betekent veel nieuw verkeer. Er zal een nieuwe verbinding naar de snelweegaansluiting worden gerealiseerd, met een lage brug over de Schie. Hierdoor wordt Schieveste optimaal ontsloten. Wel is nadere aandacht nodig voor de mogelijke gevolgen voor de verkeersbelasting van de drie lanen in Schiedam Oost, doordat een kortsluitroute naar de aansluiting van rijksweg 20 ontstaat.
- **'s Gravelandseweg en ontsluiting naar Rotterdam Noordwest: Korte verbinding naar de A13**
De 's Gravelandseweg heeft regelmatig met behoorlijke overbelasting te maken. Tegelijkertijd is het een vrij onveilige weg, mede ten gevolge van een behoorlijk aantal aansluitingen in combinatie met het verkeersprofiel met 2 x 2 rijstroken, zonder voldoende brede tussenberm. Een verkeersveilige inrichting is noodzakelijk. Uitgangspunt is dat de aanpak voor de 's-Gravelandseweg niet tot een slechtere verkeersafwikkeling leidt.
In overleg met Stadsregio en gemeente Rotterdam zal overlegd worden over een ontsluiting via bedrijventerrein Rotterdam Noord West naar de A13. Verder zal met de planuitwerking voor de 's Gravelandseweg ook rekening worden gehouden met de aanleg van het geplande vrij liggend fietspad en de trambaanreservering.
- **Havenroute: versterken samenhang ruimtelijke ontwikkelingen langs Nieuwe Waterweg**
Langs de Nieuwe Maas is sprake van een aantal ontwikkelingen, Rotterdam Stadshavens Noord (Merwehaven en Vierhavengebied), een mogelijke nieuwe stadsbrug naar Rotterdam Zuid, herstructurering Wiltonhaven, Vijfsluizen (m.n. Vlaardingen), terwijl op termijn ontwikkeling van de Wilhelminahaven aan de orde is. Het is wenselijk de route langs de zuidkant van de stad, die nu loopt langs Van Deventerstraat, Nieuw Mathenesserstraat, Maasdijk, Havendijk, Westfranklandsedijk en Vlaardingerdijk, wat meer ruimtelijke samenhang te geven tot Havenroute. Andere wegen sluiten dan aan op deze route. Tegelijkertijd moet worden voorkomen dat het stedelijk gebied met grote doorgaande verkeersstromen wordt belast en lokale verkeersknelpunten worden veroorzaakt of verergerd. Bij de ontwikkeling van het Merwe- en Vierhavengebied wordt gedacht aan een nieuwe ontsluitingsweg in het verlengde van de Keileweg, die met een brug aansluit op het Gustoterrein. De besluitvorming over deze nieuwe verbinding moet worden beoordeeld in samenhang met de route via Tjalklaan en A20, de gevolgen van de A4 Midden Delfland voor Vijfsluizen en de mogelijke komst van een nieuwe stadsbrug over de Nieuwe Maas. Bijzondere aandacht vraagt de omgeving van de snelweegaansluiting bij Vijfsluizen (Schiedam West). De verkeersafwikkeling is hier al matig, en de aanleg van de A4 Midden Delfland zal hier voor een behoorlijke verkeersstroom zorgen. Daarnaast heeft de Stadsregio het plan om de P&R functie nabij metrostation Vijfsluizen sterk uit te breiden tot 500 parkeerplaatsen.
Bij de vormgeving van de Havenroute wordt rekening gehouden met de wens tot realisering van een hoogwaardige OV-verbinding langs deze corridor.

Inzet gemeente:

- Schiedam streeft naar behoud van de bereikbaarheid over de weg
 - o behoud huidige gemiddelde snelheid: 15 km/u
 - o gemiddeld stabilisering verkeersintensiteit op gebiedsontsluitingswegen
- behoud goede bereikbaarheid binnenstad
 - o verbetering van de afwikkeling op de 's Gravelandseweg richting centrum
- realiseren directe aansluiting van Schieveste op de A20
 - o aandacht voor maatregelen tegen sluisverkeer door Schiedam Oost
- een haalbaarheidsstudie naar een directere verbinding tussen Schiedam Noord en de A13
 - o daarbij bezien de mogelijkheden voor herprofilering 's Gravelandseweg, in relatie tot verkeersveiligheid in mogelijkheden inpassing tramtracé
 - o samen met Stadsregio en gemeente Rotterdam
- aansluiting Vijfsluizen/A4 en Havenroute
 - o het in beeld brengen van de noodzakelijke aanpassingen bij Vijfsluizen t.g.v. de aanleg van de A4 Midden Delfland en maken van afspraken met rijk en regio over uitvoering
 - o een verkenningsstudie naar een samenhangende havenroute Vijfsluizen – Rotterdam Marconiplein, met als uitgangspunt tegengaan van doorgaande verkeersstromen en verkeersoverlast
 - o samen met Rijkswaterstaat, Stadsregio, Vlaardingen en Rotterdam



Inzet gemeente:

Parkeren woonbuurten

- tot 2012 opvang van het parkeren in openbaar gebied
- vanaf 2012 groei van de parkeerdruk in gebieden met te hoge parkeerdruk door
 - o gebouwde parkeervoorzieningen
 - o financiële lasten van parkeren wordt betaald door / verdeeld over alle parkeerders
- Parkeren bedrijven:
- Parkeerdruk opvangen met
 - o parkeren eigen terrein
 - o beperkt parkeren in openbaar gebied
 - o parkeren in centrale parkeervoorzieningen
- verrekenen kosten parkeren
- beperken (kosten) parkeren door mobiliteitsmanagement, t.g.v. bedrijven

Parkeren winkels binnenstad

- Realiseren van een nieuwe parkeergarage aan de westzijde van het centrum
 - *icm verkeersluwe Lange Haven (b)*

P&R:

- Schiedam Centrum : eindbeeld 2100 parkeerplaatsen; in 2015: 1050 pp, korte termijn 600 pp
- Vijfsluizen 500
- Kosten van PenR komen ten laste van het parkeren (na verrekening subsidie)

4.8. Naar structurele oplossingen voor parkeren

Parkeren woongebieden

Het autobezit per huishouden zal de komende jaren nog verder stijgen. Momenteel is al sprake van parkeerproblematiek in een aantal wijken van Schiedam met een parkeerdruk boven de 90%. Veel uitbreiding in het openbaar gebied is niet meer mogelijk. Bij voorstellen om parkeerplaatsen te realiseren ten koste van stoep of groen, is steeds vaker vanuit bewoners weinig draagvlak. Hoewel autodelen en bevorderen van het fietsgebruik (en OV) een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de parkeerdruk, wordt verwacht dat de komende tijd de parkeerdruk nog zal toenemen, m.n. door toename van het (tweede) autobezit per huishouden.³² Om de parkeerdruk te beperken worden busjes zo veel mogelijk geweerd uit de woonstraten en de vergunningen strikt gehandhaafd. Volgens het huidige parkeerbeleid worden oplossingen voor het parkeren nog gezocht op het maaiveld, maar voor een structurele oplossing is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen (parkeren onder pleintjes of gecombineerd met nieuwbouwprojecten) onvermijdelijk. Hiervoor zijn grote investeringen aan de orde. Deze parkeerproblematiek is niet een specifiek Schiedams probleem maar speelt in grote delen van het land. Het planbureau voor de Leefomgeving heeft in de problematiek in beeld gebracht en stelt dat het kosteloos of tegen een laag vergunningentarief aanbieden van nieuwe parkeervoorzieningen nauwelijks een optie voor de langere termijn is.³³ Uitgangspunt bij de verdere voorstellen voor uitbreiding van gebouwde parkeervoorzieningen is dat de parkeerkosten gebruiker betaalt.³⁴ Als eerste stap zullen de kosten van parkeren in beeld gebracht worden. Daarnaast wordt verder in beeld gebracht welke – praktische- opties er kunnen zijn voor het doorberekenen van de kosten van (gebouwde) parkeervoorzieningen.³⁵

Parkeren bedrijventerreinen

Voor bedrijventerreinen is parkeren op eigen terrein uitgangspunt, maar inmiddels wordt ook gedacht aan andere meer flexibele oplossingen met deels parkeren op straat en deels in centrale parkeervoorzieningen. Uitgangspunt is dat belasting van het openbaar gebied wordt voorkomen en er voor wordt gezorgd dat de kosten voor het parkeren bij de gebruiker worden gelegd.³⁶ Ook is het een belangrijke (financiële) impuls om maximaal in te zetten op mobiliteitsmanagement, waardoor tevens de bereikbaarheid wordt bevorderd.

Parkeergarage westzijde binnenstad

De plannen voor een parkeergarage aan de westzijde van de binnenstad hebben een dubbele functie. Enerzijds bedoeld om een –representatieve- parkeervoorziening voor bezoekers te realiseren, anderzijds bedoeld als (bewoners) parkeervoorziening om parkeren en verkeer op de Lange Haven terug te brengen. De Lange Haven kan dan meer geschikt gemaakt worden voor toeristische doeleinden en een betere ruimtelijke en verblijfskwaliteit bieden.

Parkeer en reis (P&R)

Ook de auto kan in combinatie met het openbaarvervoer een sterke keten vormen. Afhankelijk van de situering kunnen P&R voorzieningen leiden tot meer verkeer in plaats van minder. De P&R voorzieningen vragen daarnaast relatief veel wegcapaciteit op het onderliggende wegennet in de directe omgeving, juist tijdens de spits. Schiedam Centrum heeft een functie voor lange afstand verplaatsingen met het OV en zal bijdragen aan beperken van verkeer. De P&R voorziening wordt hier 2100 parkeerplaatsen (pp). Bij Vijfsluizen staat een P&R voorziening van 500 pp gepland. Station Nieuwland en beoogd station Kethel (250 respectievelijk 150 pp) hebben meer een lokale functie. Voor de gemeente is uitgangspunt dat de te realiseren P&R voorzieningen kostendekkend zijn.

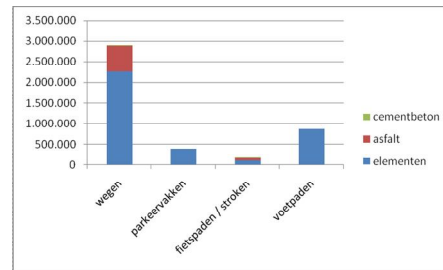
³² Met de hoge parkeerdruk is de regeling voor gehandicapten parkeren des te belangrijker.

³³ In Parkeerproblemen in woongebieden, Oplossingen voor de toekomst, (juli 2008) heeft het Planbureau voor de leefomgeving onderzocht hoe het autobezit zich de komende decennia zal ontwikkelen.

³⁴ Deels wordt hier al op geanticipeerd: in gebieden met parkeerregulering wordt voor de tweede vergunning het kostenniveau gehanteerd van een gebouwde parkeervoorziening.

³⁵ Een praktische oplossing zou kunnen zijn om in de hele stad (of de wijken met nachtelijke – bewoners-parkeer-problematiek) te reguleren met – extensieve- controle tijdens de nachtelijke uren, de uren waarin de parkeerproblematiek speelt.

³⁶ Dit kan dan weer worden verrekend in de kavelprijs.



Fietspaden zijn kosteneffectieve investeringen: Ongeveer 4 % van het verharde oppervlak bestaat uit fietspaden, terwijl 25% van de verplaatsingen hierop wordt afgewikkeld.

Inzet gemeente:

Uitvoeringsprogramma Verkeer en vervoer 2011-2015

- Beleidsproducties: uitwerking van beleid
- Uitvoeringsprojecten:
 - o waarin aangegeven inhoud van het project, financiering, planning en samenhang met ander projecten

Halfjaarlijks voortgangsrapportages

5. Financiën en uitvoering: hoofdlijnen van het uitvoeringsprogramma

De gemeentelijke begroting stelt financiële kaders aan het te voeren beleid. De bestedingen voor mobiliteit zijn verspreid over meerdere posten. Een belangrijk deel van de kosten (en baten) voor verkeer en vervoer voor de gemeente zijn in de begroting opgenomen onder het programma ruimtelijke ontwikkeling. Het gaat om de begrotingsposten: beheer openbare ruimte (hieronder vallen ook bruggen), verkeer, openbaar vervoer en parkeren. De (gesommeerde) kosten zijn opgebouwd uit ongeveer gelijke delen kapitaalslasten³⁷, reiniging, dagelijks onderhoud en structureel onderhoud. Verkeersbaten zijn er voor parkeren. In het programma veiligheid zijn de kosten van parkeerhandhaving ondergebracht. Tenslotte is het programma sociale infrastructuur relevant. De kosten van de Regiotaxi Waterweg (WMO-vervoer), zijn voor de gemeente. De kosten van de exploitatie van het openbaar vervoer komen ten laste van de Stadsregio. De gemeente betaalt de stadsregio voor voorzieningen, zoals bv. gratis OV voor 65-plussers. Nieuwe verkeersprojecten in de gemeente komen ten laste van de gemeentelijke begroting of zijn worden verwerkt in de grondexploitatie van gebieden.

De verschillende activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer zullen in het op te stellen Uitvoeringsprogramma van het GVVP worden weergegeven. Dit betreft beleidsproducten, uitvoeringsmaatregelen en monitoring. Momenteel bestaat slechts op hoofdlijnen zicht op de ontwikkelingen binnen Schiedam, terwijl voor een goede monitoring, evaluatie en bijsturing van het beleid en maatregelen meer gedegen en gedetailleerder informatie nodig is. De inzet op mobiliteitsmanagement en duurzaam goederenvervoer zijn belangrijke niet-infrastructurele maatregelen. Op het bevorderen van mobiliteitsmanagement en duurzaam goederenvervoer zal sterk worden ingezet. Hierbij gaat het wel om initiële bemoeienis van de gemeente. Zodra bedrijven deelnemen, kan de rol van de gemeente beperkter worden. De voorstellen voor infrastructuur worden afgestemd met het Meerjaren Beheer en Onderhoudsplan voor de openbare ruimte. Er wordt ingezet op het versterken van de positie van de fiets. De kosten van fietsprojecten zijn in vergelijking tot de kosten van wegprojecten bescheiden van omvang en betekenen een beperkte aanpassing binnen het Meerjarenprogramma. De gemeente wil het openbaar vervoer versterken, dit is echter een verantwoordelijkheid van rijk en regio. Wel zullen de nodige studies worden verricht om een aantal door de gemeente gewenste projecten nader te onderbouwen. Met betrekking tot de gebiedsontsluitingswegen is sprake van een aantal grotere herinrichtingprojecten, die worden afgestemd op o.a. onderhoud en gebiedsontwikkeling. De komende jaren zal gewerkt worden aan het wegwerken van achterstanden in het onderhoud. Na 2012 zal de parkeerdruk worden opgevangen in parkeergarages. Voor wat betreft de te realiseren nieuwe (gebouwde) parkeervoorzieningen in woonwijken, P+R-terreinen en bedrijventerreinen, geldt een budgetair neutraal uitgangspunt: de gebruiker betaalt.

Brede Doel Uitkering

Een deel van de projecten wordt gesubsidieerd door de Stadsregio Rotterdam. De Stadsregio krijgt een bijdrage van de rijksoverheid om de regionale doelstellingen uit te kunnen voeren, de zogenaamde Brede Doeluitkering (BDU). Een belangrijk onderdeel van de BDU wordt gebruikt voor de exploitatie van het openbaar vervoer. De Stadsregio subsidieert daarnaast nieuwe infrastructuur voor openbaar vervoer volledig (aanpassen halten 50%), aanleg van fietspaden die tot het regionale net behoren voor 50% (asfaltering 25%) en verkeersveiligheidsprojecten, regionale wegprojecten en flankerende projecten (w.o. maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement) voor 50%. Bij de financiering van nieuwe projecten, zal zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van de mogelijkheden van de BDU. Hierbij moet wel bedacht worden dat ook deze middelen onder druk staan ten gevolge van bezuinigingen door het rijk.

³⁷ De investeringen worden afgeschreven in een aantal jaar, vaak 15 bij verkeerswegen en voet en fietspaden en 30 bij bruggen en viaducten. Dit leidt jaarlijks tot afschrijvingslasten en rentelasten. Het onderhoud wordt in het betreffende jaar geheel afgeschreven, hoewel er meerdere jaren profijt van is. Grootchalig onderhoud (wat niet kan worden gefinancierd uit lopende onderhoudsbudgetten) wordt ook vaak als investering opgenomen, dus heel eenduidig is het onderscheid niet.

BIJLAGE: Ontwerprichtlijnen

Stedelijke hoofdwegen 50 km/u, veilige oversteekplaatsen (gebiedsontsluitingswegen)

Wegencategorisering en oversteekplaatsen

Vlaardingerdijk, Westfrankelandsedijk, Havendijk, Nieuw Mathenesserstraat, Rotterdamsedijk, G Verboonstraat, Nieuwe Haven Schoolstraat burg, Knappertlaan, burg, Van Haarenlaan, Horvathweg, Broersvest, Nieuwe Damlaan Churchillweg, Hargalaan, Laan van Boi Es, ring noord (Mozartlaan Scheepvaartweg, Slimme Watering Zwaluwlaan) 's Gravelandseweg, de Brauwweg.

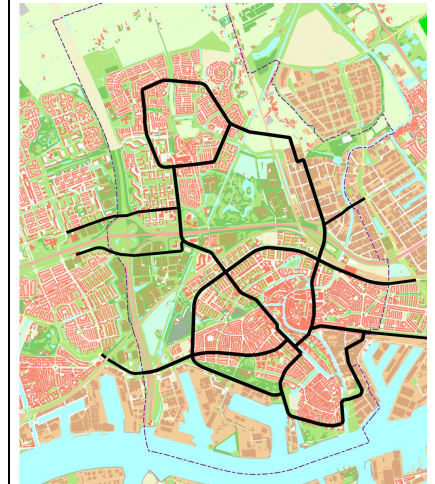
- voorkeursprofiel: twee maal één rijstrook met vrij liggende fietspaden ^{*38}

Maatvoering:

- breedte verharding is 3.25 -3.75 m
- kantstrook van 75 cm.
- middenberm minimaal 0.50 m.
- middenberm en tussenberm > 2.50 m. bij plaatsing bomen
- vrijliggende fietspaden aan weerszijden (minimaal) eenrichting fietspaden verkeer bij standaardprofiel
- tweerichtingen fietspaden bij twee keer tweestrooks wegen
- bromfiets op de rijbaan

Kruispunten:

- hoofdwegen en kruisingen met hoofdfietsroutes : (turbo) rotondes.
- 30 km/u wegen: brede tussenbermen, geen uitvoegstroken
- voetgangersoversteekplaatsen:
- realiseren veilige snelheden: sinusdrempel (30 km/u) met een 4 m plateau. Eventueel flexibele drempel toepassen.



³⁸ Deze wegen kunnen goed in de omgeving worden ingepast en t.p.v. oversteekplaatsen (veilig) worden overgestoken. Gebiedsontsluitingswegen in de buurt van de autosnelwegaansluitingen, met een intensiteit die boven de 20.000 mvv/ etmaal uitkomen, zijn uit capaciteitsoverwegingen en continuïteit tussen de kruispunten 2 maal 2 strooks uitgevoerd. Het betreft de Vlaardingerdijk (A4), Nieuwe Damlaan en Churchillweg en 's Gravelandseweg (vanaf Plein 40-45 tot aan de Brauwweg). Hier is sprake van bromfiets op het fietspad.

<p><i>Maatvoering woonstraten en buurtwegen: 30 km/u zones (erftoegangswegen)</i></p> <p>In de verblijfsgebieden, de erftoegangswegen staat langzaam verkeer centraal, de maximumsnelheid is 30 km/u. Om de snelheid te handhaven worden verkeersdrempels toegepast op regelmatige afstand en bij attentiepunten bv uitgangen van schoolpleinen. Bij groot onderhoud kunnen kruispuntplateaus verhoogd worden aangelegd. Onderscheid wordt gemaakt naar woonstraten met een zeer beperkte verkeersfunctie (alleen voor bestemmingen in de straat) en buurtwegen, met een belangrijke verblijfsfunctie maar ook een verkeersfunctie. De buurtwegen hebben een wat ruimer verkeersprofiel met fietsstroken. Een aantal buurtwegen is ook busroute. Snelheidsremming wordt verkregen door toepassing van wegversmallingen (met wisselend voorrang), in combinatie met een drempel.</p>	
<p>Woonstraten</p> <ul style="list-style-type: none"> - rijbaanbreedte in woonstraten 4.50 m. * - rijbaanbreedte eenrichtingverkeer 3.50 m. - drempels: (20 km/u) - ca. 100 m. onderlinge afstand. - sinus-vormig 12 cm hoog 3.40 m lang - (*) Bij deze maat blijven auto's achter fietsers rijden. <p><i>In situaties met vrachtverkeer kan met een molgoot gewerkt worden, waardoor fysiek een grotere maat beschikbaar is</i></p>	<p>Buurtwegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - breedte fietsstrook 1.50 m. - breedte resterende rijbaan 4.00-4.50 m. - versmalling met drempel: onderlinge afstand ca. 150m. - ontwerpsnelheid drempel 20 km/u - verende drempel in busroute - voorrang tov van woonstraten mbv uitritconstructie.

<p><i>Fietspaden en fietsstroken</i></p>	
<p>Maatvoering:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1,50 m. voor een fietsstrook (in buurtwegen) - 2.50 m. (min 2.10) voor een eenrichting fietspad en - 3.50 m. (min 3.00) voor een twee richtingen fietspad. <p>Uitgangspunt is "bromfiets op de rijbaan, dus niet op het fietspad. Indien de bromfiets gebruik maakt van het fietspad moet deze 50 cm breder zijn.</p> <p>Rotondes</p> <p>Rotondes hebben een voorkeur boven geregelde kruispunten, ook als tijdens de spits "van enige overbelasting sprake is.</p> <p>Fietsvriendelijk afstellen verkeersregelingen</p> <p>Fietsvriendelijke afstellen van verkeersregelingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - wachttijd zoveel mogelijk beperken - gemiddeld maximaal 30-35 seconden nagestreefd, tijdens de spits 45 seconden. <p>Zodra dit uit het oogpunt van verkeersafwikkeling mogelijk is, wordt de wachttijd zoveel mogelijk beperkt, bij voorkeur 0 (gegarandeerd groen). Tijdens de spits is het vaak niet mogelijk de fiets deze prioriteit te geven. De maximale wachttijd tijdens de spits is gesteld op 60 seconden (bv. door een extra groenlicht realisatie tijdens de cyclus),</p>	<ul style="list-style-type: none"> - vrijliggende fietsroute: tweerichtingen - standaardwegprofiel: een twee keer eenstrooksprofiel : eenrichting fietspaden aan weerszijden. - bij twee keer tweestrooks wegprofiel (lastige oversteekbaarheid): twee richtingenpad aan weerszijden. - 2 richtingen fietspad aan één zijde - eenzijdige bebouwing / weinig bestemmingen aan overzijde: 2 richtingenfietspad eenzijdig - te krap profiel - intensieve bestemming in de nabijheid: winkels , scholen, station ("onnodig" twee keer oversteken): plaatselijk tweerichtingen aan een kant - voorkomen op te korte onderlinge afstand van profiel wisselen / noodzaak tot oversteken.



parkeernormering fietsenstallingen:

Als basisnorm wordt aangehouden: 0.5 fpp per woning en plaatsing van fietstrommel naar behoefte. Met betrekking tot grotere fietsenstalling is de beschikbaarheid van een pand eerder richtinggevend.³⁹

De maximale behoefte aan fietsparkeerplekken (fpp) per woning is bij oudbouw (zonder berging): 1,3 fpp, (Amsterdams normering). De 1.3 fpp is als volgt verdeeld:

- 1 fpp per woning te plaatsen aan zgn nietjes (aanleunhekjes)
- 0,1 fpp per woning te faciliteren met fietstrommels
- 0,15 fpp per woning te faciliteren met grotere (buurt)fietsenstallingen.

Bij nieuwbouw (met berging) is de behoefte aan fietsparkeerplekken op straat 0,5 fpp - 1 fpp. Het zijn maximumnormen, in de praktijk kan de behoefte lager zijn.

Maatvoering voetgangersroute

- (achter) pad: 1,50 m. minimum doorgang 1,20 m.
- stoep (geen belangrijke route, alleen functie voor de straat): vrijelijk passeren 2.00 m., plaatselijke vernauwing (bv lantaarnpaal) toegestaan: minimummaat 1.20 m.
- trottoir buurtwegen en gebiedsontsluitingswegen: 3.00 m. plaatselijk vernauwen (continu profiel vrijelijk passeren) 2.00 m.
- wandel(winkel)route en parken : vrijelijk passeren, twee aan twee: 3.50 m. plaatselijk vernauwen minimum 2.50 m.
- promenade: 5.0 – 7.0 m
- bij ruimte waar regelmatig grote drukte wordt verwacht is een aparte analyse nodig

1. de CROW-norm 177 is te krap: een persoon met een tas in de hand 1,10 m, kinderwagens 80 cm, rolstoelers 90 cm, de minimummaat wordt gesteld op 1,50m. zelfs 1,20 m. voor plaatselijke vernauwingen. 10 cm als minimale maat tussen ontmoetende mensen

2. Indien geen harde begrenzing (bebouwing of lantaarnpaal), kan per zijkant met 25 cm minder worden volstaan,

3. 5.0 m is sprake van ontmoeting, bij 7.0 m kan "anoniem" (geen oogcontact) worden gepasseerd

³⁹ Bij nieuwbouw in oudere wijken kunnen inpandige/gebouwde fietsenstallingen worden gerealiseerd, bv. door mee te liften bij de aanleg van gebouwde parkeervoorzieningen.