

1. Algemeen			
Nr.	Vraag	Antwoord	Ontvangen via
1.1	Wat is nu precies een Snelfietsroute?	Om de doorstroming op de Algeracorridor te verbeteren, is er een korte termijn maatregelenpakket opgesteld dat relatief snel kan worden uitgevoerd (2020-2023). De maatregelen lopen uiteen van gedragsveranderingsacties, verbeteren infrastructuur, inzetten op openbaar vervoer en het stimuleren van het fietsgebruik. Door hier gecombineerd op in te zetten, verleiden we mensen om minder gebruik van de auto te maken en meer van alternatieve vervoerswijzen. Dit doet de gemeente Capelle aan den IJssel in een samenwerkingsverband met de buurgemeenten, provincie Zuid-Holland, de regio (MRDH) en het Rijk. Een voorbeeld hiervan is dat we automobilisten willen verleiden om voor korte afstanden vaker de fiets te pakken. Daarom investeren we samen in goede fietsverbindingen tussen woon- en werkgebieden op afstanden tot ongeveer 15 kilometer. We noemen deze fietspaden snelfietsroutes. Dat betekent in de praktijk dat we veelal bestaande fietspaden comfortabel, veilig en aantrekkelijk maken, door bijvoorbeeld scherpe bochten te verruimen, tegels te vervangen door asfalt en de voorrang voor fietsers gunstig te regelen. Het is niet zo dat er per definitie harder wordt gereden op deze snelfietsroutes, maar dat gebruikers wel veiliger, directer en met meer comfort kunnen fietsen. De route op Capels grondgebied is onderdeel van een groter geheel. De provincie Zuid-Holland heeft de Toekomstagenda Snelfietsroutes opgesteld. Hierin is onder andere de route Rotterdam Maasboulevard-Krimpen aan den IJssel opgenomen als toekomstige snelfietsroute. Het stimuleren van fietsgebruik op deze route kan onder andere de doorstroming op de Algeracorridor verlichten, wat één van de grootste knelpunten in de regio is. Om die reden wordt deze route als één van de eerste routes opgepakt. Er is ook gekeken naar alternatieve fietsroutes, bijvoorbeeld via het Capelseplein om de wijk 's-Gravenland heen. Deze route is los van veel hogere kosten 50% langer en zal hierdoor weinig/niet worden gebruikt. Een betere doorstroming op hoofdwegen (zoals de Algeracorridor) heeft ook een positief effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid van wijken (zoals 's-Gravenland). Bij een betere doorstroming op de Abram van Rijckevorselweg en Algeraweg ontstaat er minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet zorgt.	Chat
1.2	Is er al een definitief besluit genomen of de verbinding er komt?	Samen met de buurgemeenten, de provincie, het Rijk en de MRDH is de afspraak gemaakt dat er een hoogwaardige fietsverbinding komt vanuit Krimpen richting Capelsebrug (en verder). Op basis van de uitgevoerde verkenning, is de gemeente op dit moment bezig met een verdere uitwerking. De besluiten vanuit de gemeente worden pas genomen nadat er een tweede grotere bijeenkomst komt voorafgaande aan de zomer, waarbij de gemeente het uitgewerkte ontwerp nader toelicht. Tussentijds gaat de gemeente nog middels twee aanvullende bijeenkomsten in gesprek met een aantal bewoners uit de omgeving van de Schubertstraat en uit de omgeving van de Sibeliusweg.	Chat
1.3	Als het snel moet, waarom dan door een woonwijk?	Snel betekent niet perse harder rijden. Het doel is een veilige, comfortabele en aantrekkelijke route tussen de Algerabrug en Capelsebrug met bijvoorbeeld zo min mogelijk stops (bij verkeerslichten), zo min mogelijk omrijden en zoveel mogelijk voorrang voor de fiets. Over de gehele route gezien levert dit de fietser tijds winst op en daarmee wordt de route sneller.	Chat
1.4	Hoeveel inwoners van 's-Gravenland zijn bij de verkenning betrokken?	Bij de verkenning die is uitgevoerd is onder andere een dagelijkse gebruiker van de route en de Fietsersbond betrokken geweest. Bewoners langs de route zijn uitgenodigd voor de bewonersavond op 13 januari. In totaal waren er ongeveer 60 deelnemers.	Chat
1.5	Welke fietsen mogen gebruik maken van deze route?	Dit verschilt per soort fietsvoorziening. Op een fietspad mogen alleen (elektrische) fietsen en snorfietsen rijden. Op een bromfiets-/fietspad mogen ook bromfietzers en speedpedelecs rijden en op een fietsstraat is ook overig gemotoriseerd verkeer toegestaan. Bij een fietsstraat staat de fietser centraal en is de auto 'te gast' en de maximum snelheid bedraagt daar voor alle weggebruikers 30 km/uur. De fietsroute bestaat uit verschillende soorten fietsvoorzieningen. Het soort fietsvoorziening staat/wordt aangegeven met borden en markering, zodat duidelijk is wie er wel of geen gebruik van mag maken.	Chat

1.6	Hoe kan je speedpedelec's van het fietspad weren?	Speedpedelecs moeten zich net als alle andere verkeersdeelnemers aan de regels houden en hebben hierin een eigen verantwoordelijkheid. Op een fietspad mogen zij (net als bromfietsen) niet rijden, net zoals dit ook niet mag op het huidige fietspad van de Sibeliusweg. Als gemeente zorgen we ervoor dat door middel van de inrichting en bebording duidelijk is voor wie de route bedoeld is. Voor het optreden tegen overtredingen is politie aan zet.	Chat
1.7	Ik denk dat we het gehele plaatje eerst moeten zien qua inrichting.	Deze avond is bedoeld om de belangrijkste aandachtspunten van omwonenden en gebruikers op te halen, zodat deze meegenomen kunnen worden in de uitwerking richting een ontwerp.	Chat
1.8	Ik hoor zeggen dat er nog niets is besloten, maar dat we eind van het jaar gaan beginnen?	Zie de beantwoording op vraag 1.2.	Chat
1.9	Leuk dat de gemeente dit wil maar is er ook maar enigszins gedacht aan het woongenot van de bewoners van o.a. de appartementen? De route zit zowat op de balkons. Onacceptabel lijkt me! Om van de waardevermindering van de woningen maar niet te spreken!	De bestaande route ligt nagenoeg op dezelfde plek als het voorgestelde traject van de fietscorridor. Er wordt bij de inpassing en het ontwerp gelet op behoud van de bestaande kwaliteiten.	Chat
1.10	Je praat over het realiseren van het plan. Niet over inspraak of de bewoners dit überhaupt willen.	Zie de beantwoording bij 1.1 en 1.2. De gemeente wil graag de aandachtspunten van omwonenden en gebruikers ophalen, zodat deze meegenomen kunnen worden in de uitwerking richting een ontwerp.	Chat
1.11	Waarom redeneert u alleen uit de gedachte dat dit een 'bestaande route' is en vergeet u dat het ook een woonwijk met kinderen, huisdieren, etc. is?	De bestaande route wordt op dit moment al goed gebruikt. Deze route ligt inderdaad door een woonwijk, waarbij de veiligheid voor iedereen belangrijk is. Er wordt dus ook vanuit de bestaande gebruikers en omwonenden naar de route en het gebruik gekeken.	Chat
1.12	Staat de verwachte snelheidswinst in verhouding met de beoogde kosten?	Samen met de buurgemeenten, de provincie, het Rijk en de MRDH zijn we zeker bereid te investeren in de fietsroute zodat het OV- en fietsgebruik toeneemt en de doorstroming verbetert op de Algeracorridor.	Chat
1.13	Op zich wel goed plan zo'n fietscorridor ga er zeker gebruik van maken maar als ik de reacties hier lees kan de gemeente dit geld beter in andere projecten steken met meer draagvlak.	Zie de beantwoording op vraag 1.12.	Chat
1.14	Wat zijn targets waarop uw verkenning gebaseerd is?	Fietsroutes worden beoordeeld op basis van criteria uit de CROW-publicatie 351 Ontwerpwijzer fietsverkeer. Aanvullend zijn er ook nog richtlijnen specifiek voor snelfietsroutes. De hoofdcriteria zijn samenhang (herkenbaarheid), sociale veiligheid (bijvoorbeeld verlichting), directheid (mate van omrijden), comfort (bijvoorbeeld asfalt in plaats van tegels) en verkeersveiligheid (bijvoorbeeld breedte van een fietspad en zo min mogelijk obstakels). De snelfietsroute tussen Krimpenerwaard en Rotterdam loopt deels over gebied van Capelle. Op basis van de criteria zijn de twee meest gebruikte en meest geschikte routes op Capels grondgebied bepaald. Dit betreft de noordelijke route via de Sibeliusweg en Schuberstraat langs Capelsebrug en de zuidelijke route via de IJsseldijk. De noordelijke route is aangewezen om op de korte termijn aan te pakken. Ook de zuidelijke route zal worden verbeterd. Er is ook gekeken naar andere routes, zoals de route via het Capelseplein, maar deze route scoort minder goed. Deze route is onder andere minder direct (50% langer omfietsen) en/of kent veel hogere kosten.	Chat
1.15	De rotonde Sibeliusweg/Schonberglaan is ca. 4 jaar geleden aangepakt en wordt nu weer aangepast. Beetje zonde van het geld ?	In 2016 is de rotonde inderdaad volledig aangepakt. Dit betrof een grootschalig ophogingsproject, waarbij ook de riolering is vervangen in de gehele wijk. Nu gaan we alleen het gedeelte van het noordelijke fietspad aanpassen. Daar waar mogelijk streeft de gemeente er naar om werkzaamheden te combineren, maar dit is om verschillende redenen helaas niet altijd mogelijk.	Chat
1.16	Wat is ons voordeel van meer fietsers in de straat?	Het verbeteren en aantrekkelijker maken van de fietsroute is één van de maatregelen om de doorstroming op de Algeracorridor te verbeteren. Dit heeft ook een positief effect op de veiligheid en leefbaarheid in 's-Gravenland, onder andere minder sluipverkeer door de wijk. Zie ook het antwoord op vraag 1.1.	Chat

1.17	Zelf geen auto maar sorry dit plan slaat nergens op. Had er meer van verwacht. Is wel duidelijk dat de gemeente geen antwoord heeft op de toenemende mobiliteit. Hiermee ga je echt niet meer significante fietsers mee trekken uit Krimpen en omstreken.	Uit onderzoek blijkt dat er veel autoritten van en naar de Algerabrug zijn van minder dan 15 km (ca.12.500 per etmaal). Met een (elektrische) fiets is een afstand kleiner dan 15 kilometer goed af te leggen. Uit onderzoek blijkt dat een groot deel van het autoverkeer dat over de Algerabrug rijdt, Capelle of Krimpen aan den IJssel als herkomst of bestemming heeft. En dat 45% van de autoritten over de Algerabrug op fietsbare afstand is en 65% op e-fietsbare afstand. Door de huidige fietsroute aantrekkelijker te maken, verwachten we dat er meer mensen gebruik van zullen maken. Een deel daarvan zal korte autoritten vervangen. Naast het aanpakken van de route zelf, zullen in het bredere pakket aan maatregelen voor de Algeracorridor ook fietsstimuleringsacties worden ingezet. Voor cijfers over de verwachte stijging van aantal fietsers, zie 1.18. Zie ook het antwoord op vraag 1.76.	Chat
1.18	Hoeveel mensen denken jullie hiermee te kunnen overtuigen om te gaan fietsen? wat is de berekening?	Samen met onze samenwerkingspartners streven we naar ongeveer 20% extra gebruikers op de fietsroute.	Chat
1.19	Krijgen fietsers ook extra subsidie voor aanschaf van bv e-bike?	De Verkeersonderneming is bezig met de uitwerking van een aantal maatregelen om het autoverkeer te verminderen via gedrags- en probeeracties. Wanneer hier meer over bekend wordt, zal dit gecommuniceerd worden met de doelgroepen die hiervoor in aanmerkinge komen.	Chat
1.20	Is er onderzoek naar bereidheid om uit de auto te gaan en te gaan fietsen (door krimpenerwaarders)?	Zie de beantwoordingen op de vragen 1.17 en 1.18. De antwoorden geven inzicht in de potentie van de fietsroute. We kunnen fietsers wel verleiden, maar niet verplichten om te gaan fietsen. Zie ook de beantwoording op vraag 1.76.	Chat
1.21	Is het onderzoek ook beschikbaar?	Ja, de verkenning is te vinden op www.capellebouwtaandestad.nl/fietscorridor .	Chat
1.22	Wordt de presentatie meteen gemaïld?	De presentatie is na de bijeenkomst op www.capellebouwtaandestad.nl/fietscorridor geplaatst.	Chat
1.23	Zo te horen zeggen jullie dat deze route eigenlijk een slechte route is. Er moet zoveel voor aangepast worden? Ten kostte van de bewoners uit 's-Gravenland. De ook al bestaande fietsroute langs de Algeraweg is beter. Alleen klein stukje van 50m fietspad aanleggen op Capelseplein naar Rhijnspoor naar de Metro toe. Voordeel is dat ook heel veel Capellenaren daar wat aan hebben. En 's-Gravenland veilig blijft.	In dit project richten we ons op de corridor Algerabrug - Capelsebrug. Directheid is een belangrijke factor in de beoordeling van een hoogwaardige fietsroute. In de praktijk kiezen fietsers vaak voor de meest directe weg. De route door 's-Gravenland is directer dan die via de Algeraweg en kent minder stops (verkeerslichten). De gemeente is daarom van mening dat het zinvoller is om de meest gebruikte route te verbeteren. Verkeersveiligheid is ook één van de criteria. Zie ook de beantwoording op vraag 1.14.	Chat
1.24	Het is slimmer dat mensen hun fiets gedrag aanpassen, in plaats van dat het plan zich aanpast aan het gedrag van mensen.	Iedereen is zelf verantwoordelijk voor het gedrag in het verkeer. Daar hebben wij als gemeente helaas weinig invloed op. In dit project richten we ons op het verbeteren van de route. Door de route zo veilig en comfortabel mogelijk te maken, hopen we ongewenst gedrag zoveel mogelijk te voorkomen.	Chat
1.25	Levensgevaarlijk om nog meer snelle fietsen te stimuleren om van deze route gebruik te laten maken, mede door de vele langzame bakfietsen en zelfstandig naar school rijdende kinderen. Kortom slecht plan.	De plannen richten zich niet perse op snelle fietsen, maar op het veilig en comfortabel kunnen verplaatsen over de route. Fietsers krijgen juist meer ruimte, onder andere door bredere fietspaden. Hier hebben bakfietsen en kinderen op de fiets ook profijt van. Zie ook de beantwoording op vraag 1.3.	Chat
1.26	Laat men een verkenning doen met bewoners!	Zie antwoord bij vraag 1.4.	Chat
1.27	Sorry. Je vraagt om input en meedenken. En dan zeg je nu dat we het bij deze route moeten houden? Klinkt een beetje hard misschien, maar vraag dan geen input.	De mogelijkheden zijn er voor bewoners om mee te denken en voorkeuren aan te geven. Daarom zijn we juist in gesprek gegaan met de bewoners. Dit blijven we doen. We begrijpen dat er vanuit bewoners veel verschillende belangen en wensen zijn. Aan de gemeente is het de taak om te kijken naar het totaalplaatje; overkoepelend Capelle aan den IJssel verbeteren vanuit het algemene belang. Daarbij lichten we richting bewoners graag nader toe welke suggesties we al dan niet hebben meegenomen.	Chat
1.28	Fiets "genot" voor mensen uit Krimpen gaan blijikbaar voor woongenot van de bewoners van 's Gravenland!	Bij het upgraden van de bestaande route is zowel het veilig gebruiken van de fietsroute als de inpassing in de woonwijk het uitgangspunt.	Chat
1.29	De gemeente wil een "Provinciale" fietsroute door een wijk aanbrengen.	Het klopt dat deze fietsroute onderdeel uitmaakt van een grotere corridor, namelijk tussen Rotterdam en Krimpenerwaard. Zie beantwoordingen op vragen 1.1 en 1.3.	Chat

1.30	Uw verhaal is nogal onevenwichtig. eerst verteld u dat dit geen fietssnelweg genoemd mag worden omdat daar naar maximale snelheid voor fietsers wordt gestreefd. vervolgens staat u allemaal maatregelen voor die voor maximale fietssnelheid door deze woonwijk moeten zorgen. Dat is dan toch gewoon ook een fietssnelweg?	Zie beantwoordingen op vragen 1.1 en 1.3.	Chat
1.31	Vanaf de Algera langs de dijk richting Rivium dan ben je zo bij Kralingse Zoom. 1 rechte lijn, minder hinder voor onze wijk. Niet veel dure investeringen.	Zie beantwoording op vraag 1.14.	Chat
1.32	De heer Honders wil de Schubertstraat vlak asfalteren zodat (e-) scooters, brommers e-bikes daar zo snel mogelijk overheen kunnen.	In de Schubertstraat is een fietsstraat voorzien. Het principe van een fietsstraat is dat het gemotoriseerde verkeer als het ware te gast is. Het effect is dat de snelheid van het autoverkeer zich aanpast aan de snelheid van het overige verkeer en als gevolg van een snelheidremmende inrichting (smalle rijlopers), dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Overigens geldt voor al het verkeer op een fietsstraat een maximumsnelheid van 30 km/uur, dus ook voor speedpedelecs, brommers en scooters. Zie ook antwoord op vraag 1.3.	Chat
1.33	Is er onderzocht dat meer asfalt, bredere fietspaden leidt tot meer mensen uit Krimpen en omgeving op de fiets gaan? En zo ja waar kan ik deze info vinden?	Zie beantwoordingen op de vragen 1.17, 1.18 en 1.76. Op de website https://oeververbindingen.nl/publicaties/ is hier informatie over te vinden.	Mail
1.34	Het gaat om een doorstroming naar Rotterdam. Waarom gaan we dan door een wijk heen i.p.v. gebruik te maken van een geasfalteerde fietsroute langs de IJsseldijk?	Zie de beantwoording op vraag 1.14.	Mail
1.35	We hebben het over teveel auto verkeer over de Algerabrug. Is er een onderzoek geweest naar het aantal mensen dat in de auto zit en binnen 5 km van hun werk wonen? Die ga je niet op de fiets krijgen met een betere corridor. Moet je niet kijken om mensen uit de auto te krijgen een betere openbaar vervoer verbinding te hebben.	Deze fietsroute is een onderdeel van maatregelen om de doorstroming op de Algeracorridor te verbeteren. Andere maatregelen zijn gericht op auto, openbaar vervoer en gedrag. Voor meer informatie over herkomst en bestemming van het verkeer op de Algerabrug en de potentie voor de fiets, zie 1.17.	Mail
1.36	Is er onderzocht hoeveel meer fiets bewegingen komen door deze corridor aanpassingen en wat dit teweeg brengt bij de bewoners? Denk daarbij inparkeren van je auto, hogere snelheden door asfalt en mindere doorstroming als je als automobilist in de Schuberstraat rijdt(door geparkeerde auto's immers de fietsers knallen door en wachten niet).	Voor wat betreft de extra fietsers, Zie de beantwoording op vraag 1.18. De gemeente heeft aandacht voor de invloed op het parkeren en zal met passende oplossingen komen. De Schubertstraat is een woonstraat waarin doorstroming van autoverkeer niet de hoogste prioriteit heeft met oog op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarom is in de Schubertstraat een fietsstraat voorzien, zie ook antwoord op vraag 1.32.	Mail
1.37	Een drukker weg heeft gevolgen voor de waarde van de woningen. Krijgen de bewoners hiervoor compensatie?	De fietsroute betreft slechts een uitbreiding/'upgradie' van het bestaande fietspad. Van compensatie is geen sprake.	Mail
1.38	Is het de bedoeling dat mensen meer gaan fietsen of minder inde auto zitten en meer met openbaar vervoer gaan? Immers bij wind en regen zal meer gaan fietsen niet opgaan en gaat men met de auto.	We nemen verschillende maatregelen om de Algeracorridor te ontlasten. Het verbeteren van deze fietsroute is daar één van. We zijn ons er van bewust dat fietsgebruik ook afhangt van het weer. Helaas hebben we daar als gemeente geen invloed op.	Mail
1.39	Weten jullie hoeveel automobilisten op de fiets zullen stappen als de fietscorridor er is? Kunnen jullie een inschatting maken?	Zie de beantwoordingen op vragen 1.17, 1.18 en 1.76.	Mail
1.40	Hoe duur wordt de aanleg van deze corridor?	De kosten zijn op voorhand geraamd op 1,85 miljoen euro. Na een verdere uitwerking van het ontwerp, wordt pas exact duidelijk of de kosten lager, gelijk of hoger uitvallen.	Mail
1.41	Hoe ver is de procedure gevorderd?	De verkenningsfase is afgerond. Op dit moment zitten we in de ontwerpfase waarbij we in gesprek gaan met bewoners. Als het definitieve ontwerp er ligt, volgen de besluiten waarna de werkzaamheden worden voorbereid. Na de voorbereidingsfase volgt de realisatiefase.	Mail

1.42	Daarom wil ik ook graag inzicht in de verkeersonderzoeken die er geweest zijn. Hoeveel meer fietsers zijn het waard om de verkeersveiligheid van de bewoners van de Schubertstraat hieraan op te offeren. Het is nu al een probleem om s morgen de straat over te steken met deze e-bikers die met 30 kilometer de straat door racen. Met dit plan heeft u gegarandeerd verkeersslachtoffers op uw geweten. Er zouden juist snelheid beperkende maatregelen genomen moeten worden om de snelheid van deze fietsers te beperken in plaats van te verhogen.	De Schubertstraat heeft op dit moment een snelheidsregime van 30 km/h. Dit blijft onveranderd. Dit is landelijk een verkeersveilige snelheid in woonstraten gebleken. Uit de verkeersongevallencijfers komt niet naar voren dat op de Schubertstraat veel ongevallen gebeuren. Op de Schubertstraat is een fietsstraat voorzien, dit zou de verkeerveiligheid juist ten goede moeten komen. Zie ook antwoord op vraag 1.32. Bij de uitwerking van de plannen heeft de gemeente ook aandacht voor de snelheid beperkende maatregelen (denk aan drempels).	Mail
1.43	ik wil graag inzicht hebben in het besluit van de fietscorridor. Want zo te zien is er geen weg meer terug. Wat zijn de bezwaar mogelijkheden.	De maatregelen die genomen worden in het kader van de Fietscorridor moeten voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. In het bestemmingsplan (te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl) zijn de (on-)mogelijkheden vastgelegd om te voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Als na uitwerking van de plannen blijkt dat (een deel van) de maatregelen niet voldoen aan het bestemmingsplan, dan moet hier een ruimtelijke procedure voor gevoerd worden. Afhankelijk van de te volgen procedure kan bezwaar worden gemaakt tegen (een deel van) de plannen. Daarnaast is er een verkeersbesluit nodig waarbij een bezwaarmogelijkheid is. het verkeersbesluit wordt pas opgesteld nadat de uitwerking opnieuw is gepresenteerd aan de bewoners.	Mail
1.44	In de uitnodigingsbrief voor de informatieavond, gedateerd 21 januari 2012(?) met kenmerk 381357/381361, lijkt het alsof de komst van de Fietscorridor een feit is. Er staat in de brief "legt de gemeente uit wat deze Fietscorridor voor u betekent en wanneer de werkzaamheden gepland staan". Tijdens de bijeenkomst hebben wij geen planning gezien en werd er aangegeven dat er reeds onderzoek was uitgevoerd, er schetsen zijn gemaakt, maar dat er nog geen plan was. Dit komt op ons tegenstrijdig over. Kunt u aangeven wat de status van dit project is en wat de bedoeling van deze informatieavond is geweest?	Er is inderdaad nog geen sprake van besluitvorming. We hebben op 13 januari 2021 een presentatie gegeven over de optimalisatie van de reeds bestaande fietsroute vanaf de Algerabrug tot en met Capelsebrug. Op dit moment zijn we bezig met een uitwerking waarbij we rekening houden met de suggesties, zorgen en wensen vanuit de wijk. De uitwerking presenteren we nogmaals aan de wijk en gaan graag opnieuw met de bewoners in gesprek. Pas daarna volgt de besluitvorming. De aanvang van de werkzaamheden voor de verbetering van de fietsroute staat voor het einde van dit jaar gepland met een doorloop richting 2022.	Mail
1.45	Er is onderzoek uitgevoerd, in hoeverre zijn hier bewoners van de betreffende straten bij betrokken?	Zie de beantwoording op vraag 1.4.	Mail
1.46	Zijn er reeds medewerkers van de gemeente ter plaatse geweest om de huidige situatie te beoordelen?	De Capelse ambtenaren zijn goed op de hoogte van de situatie op straat en zijn meerdere keren op locatie geweest.	Mail
1.47	Wat is de inschatting van het rijgedrag van de fietsers? De fietsers rijden namelijk geregeld met een forse snelheid door de Schubertstraat, waarschijnlijk harder dan de auto's.	Voor fietsers geldt dezelfde maximum snelheid (30 km/h) als voor het gemotoriseerde verkeer.	Mail
1.48	Wat is de inschatting van het rijgedrag van andere verkeersdeelnemers, zoals automobilisten en scooterrijders, wanneer bijvoorbeeld drempels verwijderd worden.	In de uitwerking houdt de gemeente rekening met zowel het comfort van fietsers als snelheidremmende maatregelen.	Mail
1.49	Waarom moet de corridor door een woonwijk? Is er, zoals reeds tijdens de avond gesuggereerd, geen optie over/langs de dijk?	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Mail
1.50	Wat is de inschatting in toename van aantal fietsers / afname van aantal auto's als de corridor gereed is? En wat zouden de fietsers doen bij slecht weer, wellicht alsnog de auto nemen?	Voor wat betreft de toename van aantal fietsers, Zie de beantwoording op vraag 1.18. Voor de potentie zie de beantwoording op vraag 1.17 en 1.76. We zijn ons ervan bewust dat fietsgebruik ook afhangt van het weer. De gemeente heeft helaas geen invloed op het weer.	Mail
1.51	Welk voordeel is er voor bijvoorbeeld de bewoners van de Schubertstraat door deze nieuwe situatie?	In een fietsstraat is de auto te gast, hierdoor zal de snelheid van gemotoriseerd verkeer lager liggen. Dit komt onder andere de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede. Zie ook de beantwoording op vraag 1.32.	Mail
1.52	Kunnen de schetsen per mail gedeeld worden?	De schetsen zijn op de website geplaatst (www.capellebouwtaandestad.nl).	Mail
1.53	Waarom zouden fietsers enthousiast moeten worden over deze corridor? Snelheidswinst, comfort?	De voorgestelde verbeteringen zijn gericht op het verbeteren van samenhang, sociale veiligheid, directheid, comfort en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan beperken van het aantal stops/oversteken, zo veel mogelijk voorrang, bredere fietspaden, ruimere bochten en asfalt in plaats van klinkers/tegels. Zie ook de beantwoording op vraag 1.14.	Mail

1.54	Waarom wordt gekozen voor het fietsgenot van mensen uit bijvoorbeeld Krimpen en Rotterdam en niet voor het woongenot van de inwoners van 's Gravenland?	De gemeente is van mening dat het woongenot van de inwoners van 's-Gravenland niet hoeft te lijden onder de voorgestelde maatregelen. De route wordt juist veiliger en comfortabeler en gaat beter aansluiten op het gebruik van de fietsroute. Daarnaast verwachten we door deze maatregel in combinatie met andere korte termijn maatregelen dat de druk op de Algeracorridor afneemt. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid van 's-Gravenland en het sluiptverkeer in de wijk. Dit komt de veiligheid en de leefbaarheid juist ten goede.	Mail
1.55	Uw verwachting is dat er meer gebruik gemaakt zal gaan worden van een nieuw fietspad. Welke criteria zijn daarvoor? En is gemeten hoeveel er daadwerkelijk op de huidige fietspaden gefietst wordt. Wij wonen in een appartement en zoveel fietsen komen er echt niet langs en het zijn dan voornamelijk dagjesmensen in het weekend of ouders met kinderen. Welke zekerheid is er bovendien dat mensen hun auto laten staan en gaan fietsen? Als wij naar onszelf kijken gaan we door een nieuw fietspad echt de auto niet laten staan en dan meer fietsen.	Zie vraag 1.18 voor huidige en verwachte aantallen fietsers. Zie vraag 1.17 en 1.76 voor de potentie van de fietsroute.	Mail
1.56	Kan het onderzoeksrapport aan bewoners worden toegestuurd?	Zie antwoord bij vraag 1.21.	Mail
1.57	De plannen gaan ten koste van de waarde van de appartementen, want wie wil een snel fietspad direct aan het appartement. Hoe gaat dit gecompenseerd worden?	Zie de beantwoording op vraag 1.37.	Mail
1.58	Op de site oeververbindingen.nl wordt bij het korte termijn pakket toch duidelijk gesproken over een fietssnelweg Krimpen – Capelsebrug terwijl u in uw presentatie sprak over een snelfietsroute. Een fietssnelweg door een wijk, dat kan toch niet waar zijn?!	Zie antwoord bij vraag 1.5 en 1.6.	Mail
1.59	16. Door Corona maken mensen nu veel minder gebruik van het OV. In de toekomst zal er ook veel meer thuis gewerkt gaan worden. Daardoor zal er ook veel minder gebruik gemaakt worden van het fietspad richting Capelsebrug.	Corona kan er juist ook voor zorgen dat mensen hun reisgedrag gaan heroverwegen en aanpassen op basis van de nieuwe situatie. Dat biedt ook juist kansen voor het OV en/of fiets. Bij het maken van een keuze spelen ook de kwaliteit en aantrekkelijkheid van alternatieven mee. Dus het blijft nodig om de alternatieven op orde te houden, dan wel brengen.	Mail
1.60	Als bewoner van de Lehárstraat ben ik het niet eens met dit plan omdat aanleg van de voorgestelde tweerichtingenfietscorridor (lees scooter/fietssnelweg) grote impact heeft op de woonomgeving en het woongenot van de appartementen.	Kijkend naar de criteria van een hoogwaardige fietsroute is een tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van de Sibeliusweg de meest gewenste variant. Er wordt bij de inpassing en het ontwerp gelet op behoud van de bestaande kwaliteiten en insteek is om bromfietsen en speedpedelecs op de Sibeliusweg zo snel mogelijk naar de rijbaan voor auto's te geleiden.	Mail
1.61	De drukte bij Algerabrug blijft onverminderd door en de fietsenstalling bij Capelse brug zijn al jaren bomvol. Waarom nog meer fietsers en meer scooters op de fietspaden hierlangs?	Naast de fietsroute zijn er nog meer maatregelen om de Algeracorridor te ontlasten. De stalling bij Capelsebrug wordt in de zomer van 2021 flink uitgebreid. Scooters mogen geen gebruik maken van een fietspad.	Mail
1.62	Meeste bewoners wisten van niks, wil je dan brieven naar bewoners opsturen?	We hebben uitnodigingen voor de informatiebijeenkomst per post verstuurd naar de huizenblokken die rechtstreeks aan de fietsroute zijn gelegen. Dit waren er ongeveer 670. Verder zijn de WOP's geïnformeerd, staat het in de nieuwsbrief, op de website, is de bijeenkomst via social media gedeeld en is de klankbordgroep van de MIRT ook uitgenodigd. zie ook antwoord bij vraag 1.63.	Mail
1.63	Niet alle bewoners van de flat aan de Lehárstraat hebben de brief ontvangen. Waarom niet?	We hebben uitnodigingen voor de informatiebijeenkomst per post verstuurd naar de huizenblokken die rechtstreeks aan de fietsroute zijn gelegen en dus ook de Lehárstraat. Bij navraag is gebleken dat in ieder geval verschillende huisnummers tussen 64 en 128 de uitnodiging niet hebben ontvangen. Er ligt ondertussen een klacht bij de postbezorging.	Telefonisch
1.64	Waarom zoveel overhoop halen, voor de ca. 10 fietsers per uur die hier voorbij komen.	Het fietspad wordt vormgegeven zodat het past bij de (bestaande en berekende) fiets-intensiteiten. Dit maakt het gehele traject veiliger.	Mail
1.65	Om een goed beeld te krijgen van wat de bewoners wenselijk vinden, lijkt het me een goed idee om iedereen over dit plan te informeren, voor de besluitvorming! Wanneer gaat dit gebeuren? Daarnaast zou ik, om de veiligheid van de "wijkbewoners" te verbeteren willen adviseren om juist de snelheid uit deze fietsroute te halen en de fietsroutes "om de wijk" te verbeteren en te versnellen.	Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De bewonersavond van 13 januari maakt deel uit van het informeren en ophalen van reacties. Voorafgaand aan besluitvorming zal nog een bewonersavond worden georganiseerd. Voor wat betreft de snelheid, zie vraag 1.3 Voor routes om de wijk, zie de beantwoording op vraag 1.14.	Mail

1.66	In de brief is opgenomen dat de werkzaamheden gepland staan. Dit is in tegenspraak met de presentatie waarin sprake is van schetsen en denkrichtingen. Hoe concreet zijn de plannen die donderdag jl. zijn gepresenteerd?	De aanvang van de werkzaamheden voor de verbetering van de fietsroute staat voor het einde van dit jaar gepland. Dit is in de brief aangegeven om een algemeen verwachtingsbeeld te schetsen. De plannen die zijn gepresenteerd waren schetsen en denkrichtingen en dus niet concreet.	Mail
1.67	De vraag die gesteld zou moeten worden is voor hoeveel (meer) fietsers deze corridor gebruikt zal gaan worden. Het is zo dat het gros van de fietsers "mooi weer" fietsers zijn, bij donker en slecht weer gebruik maken van het OV of de auto.	Zie de beantwoording op vraag 1.18 en 1.38.	Mail
1.68	Indien ik het traject Sibeliuspadij-Sibeliusweg bezie, behelst de aanleg van de corridor op het eerste gezicht niet meer dan het samenvoegen van twee bestaande fietspaden. Vraag 1. Wilt u gedetailleerd- dus niet in algemene terminologie- uitleggen hoe bedoelde samenvoeging van fietspaden bijdraagt aan de door de Gemeente nagestreefde doelen?	De veranderingen zijn inderdaad relatief klein. Alsnog komt er bij dergelijke aanpassingen het nodige kijken. Uiteraard budget, maar ook onmogelijkheden in de boven- en ondergrondse infra. Verder heeft elke verandering consequenties voor de omgeving. De ene bewoner ervaart meer voordelen van een wijziging dan een andere bewoner. Het samenvoegen van de fietspaden draagt bij aan de criteria van hoogwaardige fietsroutes, namelijk herkenbaarheid. De hoofdfietsroute wordt duidelijker middels het brede tweerichtingsfietspad. Verder draagt het tweerichtings fietspad bij aan de directheid. Via de noordelijke zijde van de Sibeliusweg is vanuit de Algerabrug korter naar Capelsebrug en er zijn minder oversteken wat positief is voor de verkeersveiligheid.	Mail
1.69	Dat de verkeersdruk op de fietscorridor toeneemt in vergelijking met die op het huidige fietspad is evident. Sowieso vanwege het tweerichtingsverkeer; dubbel zo druk ligt voor de hand. Daarnaast dient natuurlijk met de gevolgen van het door de Gemeente nagestreefde meerdere gebruik van de fiets rekening te worden gehouden. Wat mij zo mogelijk nog meer verontrust is dat de corridor veel dichterbij de gevel van het gebouw komt te liggen dan het bestaande fietspad. Er zijn natuurlijk nog vragen te beantwoorden, maar dat vanwege het drukker verkeer, ook nog op kortere afstand, sprake zal zijn van (toenemende) overlast is wel duidelijk. Ik maak mij dan ook ernstig ongerust over aantasting van mijn woongenot. Vraag 2. Heeft de Gemeente bij het opstellen van het plan een onderbouwde inschatting gemaakt van de toename van het verkeer ten opzichte van de situatie zoals die nu is met een fietspad in enkele richting? 2a. Zo ja, dan verzoek ik u die te overleggen. 2b. Zo nee, dan vraag ik u die alsnog te maken.	Vraag 1: bij het verbeteren van de fietsroute, waaronder het vloeiender maken van bochten, wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande bebouwing. Soms is het onvermijdelijk dat de route dichterbij de bebouwing komt te liggen. Vraag 2: Het klopt dat het drukker wordt op het tweerichtingsfietspad. We kiezen hiervoor omdat de route hiermee voor gebruikers komende vanaf Capelsebrug dan directer wordt en minder oversteken heeft. Ook zorgt het voor een meer herkenbaarheid van de fietsroute zoals het antwoord op vraag 1.68 beschrijft. Vraag 2.a. voor cijfers van verwachte toename over het gehele traject, zie vraag 1.18. Op de website https://oeververbindingen.nl/publicaties/ is veel informatie te vinden.	Mail
1.70	Hoe groot wordt de afstand tussen de corridor en de buitengevel van het appartementencomplex Concerto?	Dit is nog niet bekend, dit is afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt in de vormgeving.	Mail
1.71	Heeft de Gemeente bij het opstellen van het plan in haar overwegingen rekening gehouden met bovengeschetste aantasting van het woongenot? 4a. Zo ja, hoe luidden deze overwegingen en wat was de uitkomst? 4b. Zo nee, wilt u dat dan alsnog doen en delen met belanghebbenden?	Zie de beantwoording op vragen 1.9 en 1.28.	Mail
1.72	U bleek op de informatieavond helaas niet goed op de hoogte van de daadwerkelijke situatie in de wijk, hierdoor werden vragen niet goed begrepen en niet kloppende reddenaties en antwoorden gegeven. Ondanks dat in de presentatie werd aangegeven dat het alleen om schetsen en denkrichtingen zou gaan werd elk element van de invulling van de gepresenteerde route verdedigd als vaststaand feit. Is dit de wat de gemeente Capelle onder bewonersparticipatie verstaat en kunt u s.v.p. heel exact aangeven op welke onderdelen de bewoners daadwerkelijk nog invloed kunnen uitoefenen?	De Capelse ambtenaren zijn goed op de hoogte van de situatie op straat. De mogelijkheden zijn er voor bewoners om mee te denken en voorkeuren aan te geven. Daarom zijn we juist in gesprek gegaan met de bewoners. Dit blijven we doen. We begrijpen dat er vanuit bewoners veel verschillende belangen en wensen zijn. Aan de gemeente is het de taak om te kijken naar het totaalplaatje; overkoepelend Capelle aan den IJssel verbeteren vanuit het algemene belang. Daarbij lichten we richting bewoners graag nader toe welke suggesties we al dan niet hebben meegenomen. Zie ook de beantwoording op vraag 1.7.	Mail

1.73	Kunt u ook heel exact aangeven welke delen van deze plannen al wel en welke delen nog niet vaststaan, waar u de al genomen besluiten heeft gepubliceerd en hoe daartegen bezwaar en beroep aangetekend kan worden?	Zie ook de beantwoording op 1.1, 1.2 en 1.43. Er zijn op dit moment nog geen besluiten genomen over het definitieve ontwerp. Zie voor het antwoord op de vraag over bezwaar maken de beantwoording op vraag 1.43.	Mail
1.74	Graag nodigen wij u uit om de buurt per fiets beter te leren kennen, wilt u hierop ingaan?	De Capelse ambtenaren zijn goed op de hoogte van de situatie op straat en zijn meerdere keren op locatie geweest. Alsnog bedankt voor het aanbod.	Mail
1.75	Het verzoek is om bij de verdere uitwerking van de plannen mijn geuite bezwaren tegen het plan mee te nemen. Verder verzoek ik u om mij actief te betrekken bij de planvorming.	Zie antwoord op vraag 1.43.	Mail
1.76	Er wordt aangegeven dat door het aanleggen van een fietscorridor (in onze ogen het verbeteren van de huidige fietsroute) er minder sluipverkeer door de wijk zal zijn en ook de druk op de Algerabrug zal afnemen doordat het aantrekkelijker wordt om de fiets te gebruiken in plaats van de auto. Is er onderzoek die dit laatste onderschrijft? Als er een onderzoek gedaan is, is er ook rekening gehouden met de invloed van corona op de toekomstige situatie (denk aan meer thuiswerken)?	De fietsroute heeft veel potentie vanwege de vele korte autoritten (zie 1.17). Samen met een breder pakket aan korte termijn maatregelen (gericht op auto, OV, fiets en gedrag) blijkt uit berekeningen dat dit de druk op de Algeracorridor al iets verlaagt. Over het algemeen zien we dat betere doorstroming op de hoofdwegen tot minder sluipverkeer op onderliggende wegen leidt. Het is lastig om aan te geven hoeveel mensen exact overstappen van auto naar de fiets. Op basis van berekeningen is wel een inschatting gemaakt van de toename van het aantal gebruikers op de fietsroute na de wijzigingen (zie 1.18). Door de aanpak van deze fietsroute verbeterd ook de route naar Capelsebrug. Samen met verbetering van de stallingvoorzieningen wordt het aantrekkelijker om naar Capelsebrug te fietsen om over te stappen op het openbaar vervoer. Voor wat betreft corona, zie de beantwoording op vraag 1.59.	Mail
1.77	Er is geen overschot, eerder een tekort aan parkeerplaatsen in de wijk, door deze beperkte parkeercapaciteit is er gemeentelijke regelgeving die het gebruik van parkeerplaatsen op eigen erf en eigen garages verbieden voor andere doeleinden dan parkeren. Leidt u plan tot vermindering van parkeerplaatsen in de betreffende straten en zo ja waarom wilt u dit?	De gemeente gaat in de uitwerking voor een zo optimaal mogelijke parkeersituatie. Daarbij streven naar een balans tussen voldoende groen- en parkeervoorzieningen rekening houdende met het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Capelle ad IJssel.	Mail
2. Sluipverkeer			
Nr.	Vraag	Antwoord	Ontvangen via
2.1	Doe iets aan het sluipverkeer door de wijk naar Middelwatering!	Het verbeteren en aantrekkelijker maken van deze fietsroute is één van de maatregelen om de doorstroming op de Algeracorridor te verbeteren. Als de doorstroming op de Algeracorridor verbeterd, heeft dit een positief effect op de bereikbaarheid van 's-Gravenland en op het sluipverkeer door de wijk. Over het algemeen zien we dat bij betere doorstroming op hoofdwegen tot minder sluipverkeer op onderliggende wegen leidt.	Chat
2.2	Door de geplande bouw op het Blinkertterrein zal het autoverkeer op de Schonberglaan met enkele honderden voertuigen per dag toenemen, hoe rijmt dit de gewenste doorstroming op deze fietsroute?	Niet al het verkeer van/naar het Blinkertterrein zal via de Schönberglaan rijden. Daarnaast is de verkeersgeneratie prima inpasbaar op basis van het plan wat er nu ligt bij het Blinkertterrein en zit de fietsverbinding in de voorrang. Het verbeteren van fietsvoorzieningen in de buurt van nieuwe ontwikkelingen (zoals het Blinkertterrein) kan er ook juist toe bijdragen dat mensen voor de fiets kiezen in plaats van voor de auto. Het op orde houden/maken voor alternatieven is en blijft daarom nodig.	Chat
2.3	Schubertstraat heeft geen sluipverkeer.	Niet elke straat heeft last van sluipverkeer, maar als bewoner van 's-Gravenland heeft u ook profijt van minder sluipverkeer elders in de wijk. Zie ook de beantwoording op vraag 2.1.	Chat
2.4	Er is hier bij de appartementen helemaal geen sluipverkeer is doodlopend alleen bestemmingsverkeer.	Zie de beantwoording op vraag 2.3.	Chat

2.5	Het gaat/ging de hele tijd over sluipverkeer, maar waar ik woon in 's Gravenland (Sibeliusweg/Vivaldistraat) hebben wij weinig last van sluipverkeer. Voor mij als bewoner is het grootste probleem dat als er file staat op de Algerabrug en de van Rijckevorsellaan mijn wijk niet (goed) bereikbaar is. Dus ik sta positief tegenover minder auto's en minder file bij de Algerabrug. Als de nadruk echter blijft liggen op sluipverkeer zal je veel mensen die daar geen last van hebben niet overtuigen om met de nieuwe corridor (vlak voor hun huis langs) in te stemmen. Communiceer het hele plaatje en niet alleen het sluipverkeer.	Zie de beantwoording op vraag 2.1 en 2.3.	Mail
2.6	Waarom wordt er niet aan de veiligheid van de voetgangers gedacht. Waarom wordt de verkeersveiligheid van deze partij en in het bijzonder de kleine kinderen en mensen die honden uitlaten opgeofferd voor een ambitieus plan.	Zie hierbij ook de beantwoording op 1.11. Door de vormgeving van de route aan te pakken wordt de veiligheid van alle doelgroepen gewaarborgd.	Mail
2.7	Bij de appartementen Salierstraat en Lehárstraat is totaal geen sprake van sluipverkeer, het is doodlopend en er komt alleen bestemmingsverkeer. En als er dan volgens u wel sluipverkeer in de wijk is, dan liever sluipverkeer dan een groot fietspad rechtstreeks aan de appartementengebouwen.	Zie de beantwoording op vragen 2.1 en 2.3.	Mail
2.8	Even over de Schubertstraat waar wij woonachtig zijn. Deze straat is nu al aangelegd als 30 kilometer zone en voldoet aan deze criteria. Er wordt alleen gebruik gemaakt van deze straat door bestemmingsverkeer, er is hier geen sprake van sluipverkeer.	Zie de beantwoording op vragen 2.1 en 2.3.	Mail
2.9	De bewoners van de Schubertstraat hebben geen problemen met het verkeer in hun straat die om oplossing door u voorgestane wijze vragen, waarom wilt u hier toch ingrijpende aanpassingen doen?	Dit project richt zich er op om de bestaande fietsroute beter en aantrekkelijker te maken op basis van criteria voor hoogwaardige fietsroutes (zie ook 1.14). Dat is de reden voor aanpassing van de Schubertstraat. Zie ook de beantwoording op vraag 1.32.	Mail
3. Veiligheid/Milieu/Geluidsoverlast			
Nr.	Vraag	Antwoord	Ontvangen via
3.1	Ik hoor steeds 'veiliger'. Is een hogere fietssnelheid ook echt veiliger voor de fietsers (e-bikes) zelf en de wijkbewoners.	Zie ook de beantwoording op vraag 1.3.	Chat
3.2	Dit plan is echt verkeersONveiliger doordat 6 kruisende wegen gepasseerd moeten worden.	Het is niet helemaal duidelijk met welke andere route/situatie dit wordt vergeleken. Het is een bestaande route die juist veiliger, comfortabeler en aantrekkelijker wordt gemaakt. Er is ook naar andere routes gekeken (zie ook de beantwoording op vraag 1.14).	Chat
3.3	Voetgangers en kinderen lijken helemaal vergeten en dat in een woonwijk, bizar.	Zie hiervoor de beantwoording op vraag 1.11.	Chat
3.4	Worden in het plan ook maatregelen voorgesteld of naar gekeken die de veiligheid van het parkeren van de fietsen bij Capelse brug? Herintroductie bewaakte stalling (kwalitatief beter), algehele veiligheid verbeteren.	Ja, er wordt gekeken voor voldoende en veilig aanbod van stallingsruimte.	Chat
3.5	Onveiliger voor ouders met kinderen of alleen kinderen die vanuit de oostelijke zijde van wijk deze route moeten kruisen om in het Westen naar school te gaan.	Zowel de route zelf als de oversteekmogelijkheden zullen veilig en volgens de normen worden aangelegd. Het zal dus niet onveilig worden.	Chat
3.6	De Correlatie sluipverkeer (auto) en fietssnelroute is mij niet duidelijk. Welke argumenten heeft u voor deze correlatie?	Zie de beantwoording op vraag 2.1.	Chat
3.7	Waarom fietspad niet aan Sibeliusweg kant woningen i.p.v. appartementen? Deze mensen leven aan de andere kant van het huis terwijl de appartement bewoners aan de kant van de Sibeliusweg leven en er dus bovenop kijken! Geluidsoverlast, nu al! Ongemak, onvrede	Aangezien de bestaande route nu ook al langs de noordzijde van de Sibeliusweg loopt, zal deze een upgrade krijgen. Een zuidzijde-variant aanleggen levert een onlogische route op en vraagt om meer oversteekpunten met het reguliere verkeer. De noordzijde-variant is met 1 oversteek (met de Schönberglaan) veiliger.	Chat

3.8	Nu gaan de brommers en scooters met hoge snelheid onder de poort bij de Haydnstraat door. Dit levert gevaarlijke situaties op voor overstekende voetgangers. Wordt daar rekening mee gehouden?	De maximumsnelheid van brommers en scooters is op dat punt 30km/uur. Dit is een acceptabele snelheid in een woonstraat. Verkeersdeelnemers moeten zich aan de geldende regels houden. Politie moet toezien op naleving.	Chat
3.9	Op de Schuberstraat heb je ook veel kerende auto's die levert ook gevaarlijke situaties op.	Bij de inrichting van de Schubertstraat zal hier rekening mee worden gehouden.	Chat
3.10	Als u het gehele plan in brede zin neemt weet u dan of er meer, minder of een gelijk aantal parkeerplekken blijven/komen/verminderen?	Zie beantwoording vraag 1.77.	Chat
3.11	Wat is het voordeel voor de bewoners van de Schubertstraat?	Door de aanleg van een fietsstraat gaat de snelheid van overig (gemotoriseerd) verkeer omlaag, dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.	Chat
3.12	Welk voordeel hebben de bewoners uit de Schuberstraat? gaat dit betekenen dat het niet mogelijk meer is te parkeren aan de singelzijde?	Zie de beantwoording op vraag 3.11. Het aantal parkeerplaatsen zal in ieder geval niet afnemen, haaks parkeren wordt omgezet naar langsparkeren.	Chat
3.13	Er vallen jaarlijks ca. 650 doden in het verkeer. Vrijwel altijd is daar een auto bij betrokken. Dit plan beoogt meer mensen uit de auto te halen en te laten fietsen. DAT brengt pas veiligheid. Ik lees nergens dat auto's gevaarlijk zijn voor kinderen en andere voetgangers.	Verkeersveiligheid is in alle maatregelen die we treffen een heel belangrijk aspect.	Chat
3.14	De stoepen voor de appartementengebouwen (in de zon) moeten evt. iets smaller behouden blijven. De groenstrook tussen fietspad en autoweg moet dan vervallen t.b.v. de bredere fietscorridor.	Bedankt voor de suggestie.	Chat
3.15	Als het snel moet, waarom door een woonwijk?	Zie de beantwoording op vraag 1.3.	Chat
3.16	s-Gravenland is eindelijk iets veiliger geworden. Waarom het fietspad door de woonwijk?	Zie de beantwoording op vraag 1.3.	Chat
3.17	Wat is het voordeel voor de bewoners van de Schubertstraat aan deze nieuwe situatie. Er wordt nu al te hard gefietst?	Zie de beantwoording op vraag 3.11.	Chat
3.18	Regels worden overtreden, dat weet u ook, dus moet je voorkomen dat ze dwars door een woonwijk rijden.	Wij nemen kennis van deze mededeling. Veiligheid staat altijd voorop.	Chat
3.19	Bij deze: Automobilisten moeten al uitkijken omdat elke fietser achter je auto langs rijdt terwijl je probeert in te parkeren.	Het voorstel is daarom juist om het haaks parkeren zoveel mogelijk om te zetten naar langsparkeren.	Chat
3.20	Als brommers en scooters nog sneller kunnen levert dat ook meer geluids- en stankoverlast op.	De maximumsnelheid voor brommers en scooters blijft ongewijzigd, namelijk 30 km/uur in de Schubertstraat en 45 km/h bij de Sibeliusweg (op straat, niet op het fietspad).	Chat
3.21	Het is nu al lastig om fietsers te ontwijken.	In stedelijk gebied, en in een 30 km/uur zone in het bijzonder, maken veel verschillende verkeersdeelnemers gebruik van dezelfde ruimte. Een situatie waarbij de fietsers meer ruimte krijgen en de auto te gast is (principe van een fietsstraat) sluit goed aan bij de situatie in een woonstraat. Zie ook de beantwoording op vraag 1.32.	Chat
3.22	Op dit moment is het voor voetgangers (en hardlopers) al niet goed geregeld op het Sibeliuspad, Kars-Wegeling pad, zowel door de fietstunnel als ook richting Nijverheidsstraat en Algerabrug. Met verwijderen van de verhoging op de weg om nog iets van een voetpad te hebben is er helemaal geen plaats meer voor voetgangers. Hoe wordt er vorm gegeven aan een veilige voetgangerstoegang zowel door de fietstunnel als richting de dijk en de brug? Er is daar voor voetgangers geen alternatief, dus het lijkt mij belangrijk dat ze ook een veilige toegang hebben. Hoe denkt het project dit op te lossen?	Zie hiervoor ook het antwoord bij 4.19. We nemen deze feedback mee in de planvorming. De trapopgang voor voetgangers ligt verderop de brug, en die sluit op wel aan op de wijk, maar op een indirecte manier. Veiligheid van alle gebruikers is een belangrijk aandachtspunt.	Mail
3.23	De snelheid van de auto's zal toenemen omdat ze bij de rotondes niet meer op de fietsers hoeven te letten. Het wordt dus gevaarlijker.	Auto's zullen nog steeds goed op de fietsers moeten blijven letten, want de fietspaden blijven op de rotondes. Ten opzichte van de huidige situatie is het verschil dat het fietspad aan de noordkant van de rotondes twee richtingen wordt en bij de rotonde bij de Schönberglaan mogelijk iets verschoven wordt. Er zullen ook extra attenderende maatregelen bij deze oversteken worden gerealiseerd.	Mail

3.24	De veiligheid vanuit de wijk wordt verminderd. Uitrijden uit de omliggende straten wordt onoverzichtelijk, voor kinderen wordt veilig oversteken naar het speelterrein onmogelijk	De maatregelen zijn juist gericht op een verbetering van de veiligheid en overzichtelijkheid. Door het toepassen van een fietsstraat op de Schubertstraat gaat de snelheid gemotoriseerd verkeer juist omlaag (zie ook de beantwoording op vraag 1.32).	Mail
3.25	Achter onze gebouw komen nooit voetgangers langs omdat daar veel auto's parkeren en voor de kindwagens en rollators zijn erg lastig bij oversteken en krappe paden en te onveilig in het donker. Soms staan af en toe hangjongeren in de buurt.	We vermoeden dat deze opmerking gaat over de Lehárstraat. Voor zover ons bekend is dit de zijde van het gebouw waar de voordeuren aan liggen. Er zullen dus zeker voetgangers komen en over de vormgeving van deze zone zullen we in dat opzicht daar ook rekening mee houden.	Mail
3.26	Het verlaten van onze woning met de auto is het oversteken levensgevaarlijk voor scooters die beide richtingen rijden. Ik weet het zeker dat in de toekomst onveranderd blijft voor fietsers en scooters.	We vermoeden dat deze opmerking gaat over de Schubertstraat. Bestaande in- en uitritten worden uiteraard meegenomen in het ontwerp. In de Schubertstraat is het uitgangspunt om parallel aan de weg te gaan parkeren. Daardoor is er voldoende zicht op de straat naar beide zijden.	Mail
3.27	Waar wordt in dit plan rekening gehouden met de honderden kinderen in de basisschoolleeftijd? Zij maken dagelijks gebruik van de fietsroute, of kruisen deze snelfietsroute, om op school te komen. Hoe kunnen jullie de veiligheid van deze kinderen garanderen?	Zie ook de beantwoording op vraag 3.5. De route zelf wordt momenteel al door diverse gebruikers gebruikt en het voorstel zorgt er juist voor dat dit op een veilige manier kan blijven worden gedaan.	Mail
3.28	Om een goed beeld te krijgen van wat de bewoners wenselijk vinden, lijkt het me een goed idee om iedereen over dit plan te informeren, voor de besluitvorming! Wanneer gaat dit gebeuren? Daarnaast zou ik, om de veiligheid van de "wijkbewoners" te verbeteren willen adviseren om juist de snelheid uit deze fietsroute te halen en de fietsroutes "om de wijk" te verbeteren en te versnellen.	Zie antwoord op vraag 1.43.	Mail
3.29	Vanaf de Schönberglaan tot het Capelsebrugpad is de Schubertstraat één rechte weg wat er nu al voor zorgt dat er vaak te hard wordt gereden door elektrische fietsen en Scooters wat de verkeersveiligheid in de straat niet ten goede komt. Er zijn al de nodige valpartijen en aanrijdingen geweest van scooters/fietsers tegen voetgangers/parkerende auto's. Is er met deze onveilige situaties rekening gehouden in het schetsvoorstel zodat er niet te hard gereden kan worden?	Uitgangspunt voor het ontwerp is een fietsstraat met een middenstrook. De rijbaan zal smaller worden en de haakse parkeerplaatsen worden vervangen door langspaarplaatsen, voorzien van een extra strook ten behoeve van het veilig in- en uitstappen. Verder blijven de snelheidsremmende maatregelen behouden en kijken we hoe we in het totaalontwerp de algehele veiligheid van alle weggebruikers zo goed mogelijk waarborgen.	Mail
3.30	Wij denken dat er totaal niet gekeken is naar de veiligheid van bewoners Salierstraat - Lehárstraat. Wij hebben enkel opmerkingen. 1 Op een fietspad in twee richtingen, komen regelmatig aanrijdingen voor met wielrenner die naast elkaar rijden. Deze gaan ook gebruik maken van dit fietspad. Het is nu een fietspad in een richting welke nu regelmatig gebruikt wordt in tegengestelde richting (spookrijders). Het euvel hiervan is dat er geen verkeersborden staan die de rijrichting aangeven. 2 Door het voetpad te wijzigen in fietspad komen fietsen en snor brommers/scooters heel dicht lang de woningen te rijden. Dit geeft veel overlast omdat ze vaak veel herrie en stank veroorzaken. 3 De bushalte (op de kop van de parkeerplaats is niet meer bereikbaar. 4 Bij het oprijden van de ... Als de situatie is als in de bijlage, moeten de fietser 30 meter meer rijden en de rotonde oversteken. (fietsers hebben als voorrang op de rotonde) De kosten van zo'n wijziging zijn veel lager.	Het ontwerp gaat uit van een dubbel fietspad wat van voldoende maat is om veilig naast elkaar te rijden in combinatie met passerende fietsers. Dit is een maat die standaard is in Nederland. Door het ontwerp op deze wijze aan te passen zal spookrijden niet meer aan de orde zijn. De bestaande route is de basis voor dit bredere fietspad en één van de uitgangspunten is het behoud van de groenvoorziening rondom de appartementen aan de Salierstraat/ Lehárstraat. Het veiliger maken van het fietspad door de verbreding in combinatie met het behoud van groen betekent dat er weinig ruimte overblijft voor een voetpad. We gaan onderzoeken op welke wijze deze route het beste kan worden ingepast en welke gevolgen dat heeft. Het behouden van de toegankelijkheid van alle functies is daarbij natuurlijk het uitgangspunt.	Mail
3.32	Aan u wil ik vragen of er metingen zijn gedaan i.v.m. geluidsoverlast en uitlaatgassen?	Zie antwoord op vraag 4.53.	Mail

3.33	Graag zou ik van u/de gemeente vernemen hoe in dit plan gewaarborgd wordt dat met name brommers en scooters, maar ook elektrische fietsen, niet te hard door de Schubertstraat rijden. In deze straat wonen relatief veel gezinnen met kleine kinderen. In de afgelopen zeven jaren dat ik hier woon heb ik al de nodige bijna-ongevallen zien gebeuren. Zowel tussen (overstekende) kinderen en scooters/brommers als tussen scooters/brommers/fietsers en uit parkerende automobilisten; vanuit de 'verspringende' parkeerplaatsen aan het einde van de Schubertstraat is het zicht op de weg slecht en zijn zeker te hard rijdende brommers/scooters vaak niet tijdig te zien voor de automobilist.	Tussen de geparkeerde voertuigen en het wegverkeer (fietsers, auto's, scooters) willen we een schrikstrook maken. Hierdoor komen kinderen niet ineens achter een auto vandaan. Ook wordt voorkomen dat een autodeur van een geparkeerde auto tegen een fietser of auto komt die voorbij rijdt. Verder willen we waar mogelijk het haaksparkeren weghalen. Dit komt de verkeersveiligheid ook ten goede.	Mail
4. Inrichting			
Nr.	Vraag	Antwoord	Ontvangen via
4.1	Schets 2: Waar laat je de voetgangers lopen naar de Algerabrug toe?	Zie ook de beantwoording op 3.22. De bestaande route voor voetgangers van en naar de Algerabrug ligt niet direct naast het bestaande fietspad maar loopt er indirect naar toe. Dit is de te volgen route.	Chat
4.2	Schets 3: U weet dat hier zebrapaden liggen?	Uiteraard zijn we bekend met de bestaande situatie.	Chat
4.3	Schets 3: worden de rijbanen voor de auto's op de Sibeliushweg dan ook verplaatst?	Nee, de bestaande rijbanen op de Sibeliushweg blijven ongewijzigd.	Chat
4.4	Schets ?: Hoe denkt u om te gaan met geluidsoverlast bij de appartementen? In de huidige situatie is er al veel geluidsoverlast. Het verkeer komt zeer dicht langs de balkons.	Zie hiervoor het antwoord bij vraag 4.53.	Chat
4.5	Schets ?: Met de fiets langs de Sibeliushweg naar het Rivium wordt zeer lastig (scherpe hoek).	We vermoeden dat dit gaat over de hoek van de fietsroute bij de oversteek met de Schönberglaan. De ontwerpen voor deze oversteek en daarbij behorende bochten zullen uiteraard wel volgens de gebruikelijke normen worden getekend.	Chat
4.6	Wat gebeurt er met de verkeersdrempels in de Schubertstraat?	In de uitwerking houden we rekening met snelheidremmende maatregelen. Op dit moment is het nog onduidelijk op welke wijze.	Chat
4.7	Betere verlichting van de AvR tunnel is belangrijk. Hebben we als WOP al eerder om gevraagd.	Bedankt voor de suggestie.	Chat
4.8	Kunt u nogmaals aangeven wat uw plan is met betrekking tot de Schubertstraat?	Zie hiervoor de beantwoording op vraag 3.29.	Chat
4.9	Worden de fietspaden van de corridor in de herfst en wintermaanden dan ook overdekt want anders haken veel fietsers af.	Nee, dit is niet mogelijk.	Chat
4.10	Er wordt aangegeven dat asfalt beter zou zijn. Asfalt geeft veel spatwater, er blijft altijd water liggen. Bij tegels kan er altijd water via de voegen weglopen. Asfalt moet goed gelegd worden voordat het wegl loopt.	De gemeente houdt rekening met de afwatering van het regenwater.	Chat
4.11	Fietsers moeten ook een steile klim maken naar de Algerabrug. Is een fietslift een optie?	Dit behoort binnen dit project niet tot de opties.	Chat
4.12	De tunnel onder de Haydnstraat is te smal om nog meer fietsers te verwerken.	Het fietspad voldoet op deze locatie reeds aan de gewenste breedte.	Chat
4.13	Het verwijderen van een trottoir aan de Sibeliushweg in een woonwijk waar kinderen over naar school lopen lijkt mij toch niet de bedoeling.	Als een voetpad zou komen te vervallen dan zal er altijd een alternatief zijn.	Chat
4.14	Inderdaad parkeerprobleem Schubertstraat! Metrogangers parkeren hier allemaal in de straat, gevaarlijk voor de fietsers.	De gemeente is voornemens om een fietsstraat te maken in de Schubertstraat. Daarbij staat de fietser (en haar verkeersveiligheid) centraal.	Chat
4.15	Het is toch wel bizar dat het trottoir voorlangs 3 appartementengebouwen gaat vervallen. Fietsers rijden dan praktisch langs de ramen van de benedenwoningen. De heggen tussen weg en stoep kunnen ook vervallen om het fietspad breder te maken, met desnoods 2 tegels minder van de stoep.	In de uitwerking onderzoeken we of een (versmald) trottoir tot de mogelijkheden behoort.	Chat

4.16	De fietspaden op de Sibeliusweg zijn al breed genoeg waarom niet zo laten, alles overhoop gooien voor een sneller bochtje.	Zie beantwoordingen op vragen 1.1 en 1.3.	Chat
4.17	Niet alleen fietsers rijden dan vlak langs de appartementen maar ook de scooters! Of weet u hoe u deze van het fietspad af krijgt?	Daar waar dit mogelijk is zullen we bromfietsen en speedpedelecs zo snel mogelijk naar de rijbaan geleiden. Het deel tussen de Algerabrug en het einde van de Sibeliusweg is een (brom)fietspad, dus daar zijn bromfietsen sowieso toegestaan. Dit geldt ook voor de Schubertstraat.	Chat
4.18	Klinkers, tegels, rotondes en verkeersheuvels zorgen voor meer veiligheid door minder snelheid. Juist ook omdat het niet handhaafbaar is, wat u wilt doen zorgt voor meer snelheid en minder veiligheid. waarom moet deze 1,2 km zoveel sneller gefietst, gebromd, gepedeled, ge-escooterd worden?	Zie de beantwoording op vraag 1.3.	Chat
4.19	Hoe zit het met de voetgangers en hardlopers rond de Algerabrug en het tunneltje daar?	De tunnel onder de Algeraweg door blijft binnen de uitwerking van dit project een fietstunnel. Uiteraard mag er net zoals in de huidige situatie gewandeld worden op een fietspad.	Chat
4.20	Mijn voorstel zou zijn om het voetpad aan het begin (tegenover de fietstunnel) te verlengen, want de voetgangers moeten daar anders/nu schuin het fietspad oversteken. Dat is onveilig.	Dank u voor deze suggestie.	Chat
4.21	Is het te onderbouwen, zoals u aangaf dat een haakse bocht gevaarlijker is dan een minder haakse bocht? Is hier daadwerkelijk onderzoek naar gedaan?	Vanuit het gemak en comfort van de fietser heeft het de voorkeur om de aansluitingen op de fietsroute bij voorkeur vloeiend te maken. Daarnaast komt een fietser bij een minder haakse bocht minder snel terecht op de tegenovergestelde fiets rijrichting. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid.	Chat
4.22	Heb er erg in dat de Schubertstraat een van de laagst gelegen straten is in 's Gravenland. Als hier asfalt zal worden aangebracht is een ramp!	De aanname van de gemeente is dat er wordt bedoeld op een goede afwatering van regenwater. Hier wordt aandacht aan besteed.	Chat
4.23	Het tunneltje onder de Haydnstraat is al niet breed en heeft aan 1 kant een voetpad. Dat kan echt niet smaller.	Het fietspad voldoet op deze locatie reeds aan de gewenste breedte.	Chat
4.24	Hoe snel denkt u dat e-fietsers gaan als ze in 1 lijn van de brug afrijden? Dit is een woonwijk.	Zie de beantwoording op vraag 4.21.	Chat
4.25	Door de steile afrit van Algeraweg is de snelheid van het fietsverkeer veel te hoog, zeer gevaarlijk voor spelende kinderen die vice versa de speelweide lopen.	Zie de beantwoording op vraag 4.21.	Chat
4.26	Parkeerders vanuit de Lehárstraat, Kalmanstraat, Donizettstraat die op het Sibeliuspad parkeren gaan straks op het fietspad wandelen om bij hun auto te komen!	In de uitwerking houden we rekening met de bereikbaarheid van alle parkeerplaatsen.	Chat
4.27	Heeft u in de 's ochtend wel eens in de spits gefietst op deze route? Dat fietspad moet wel heel breed worden als je nog meer fietsers op deze route wil verwerken.	In de uitwerking streven we naar een breedte die verkeersveilig en tegelijkertijd inpasbaar is in de openbare ruimte.	Chat
4.28	De huidige inrichting van de Schubertstraat is prima, er is geen reden hier asfalt te leggen dat leidt juist tot problemen. bent u hier zelf weleens wezen kijken?	Ja, de gemeente is bekend met de situatie op straat.	Chat
4.29	Waar gaan mijn gasten dadelijk parkeren?	De gemeente houdt rekening met de toekomstige parkeersituatie.	Chat

4.30	<p>Het valt ons op dat het fietspad op de Sibeliusweg wel heel erg dicht voor de appartementen wordt aangelegd.</p> <p>In de eerste plaats zal dat meer geluidsoverlast (van brommers) en ook meer luchtverontreiniging veroorzaken voor bewoners (die daar in de zomer op hun balkon zitten).</p> <p>Wordt een twee richtingen fietspad inderdaad veiliger? Er fietsen veel kinderen over naar school, van en naar Krimpen en andere wijken in Capelle, ook basisschool leerlingen.</p> <p>Als het dan een "snel" fietspad wordt, denken wij dat er juist meer ongelukken gaan gebeuren. Ze moeten dan ook rekening houden met tegenover komend fiets (brom) verkeer.</p> <p>Vooraf bij het eerste stuk, waar de brommers nog op het fietspad zijn.</p> <p>Ook het weghalen van de stoep voor de appartementen is voor de bewoners niet echt handig. Het is de looproute naar het winkelcentrum.</p>	Zie hiervoor onder andere de beantwoording bij vragen 3.30 en 4.15. In de uitwerking houden we rekening met voetgangersverbindingen.	Chat
4.31	<p>Verder zie ik uit ervaring in de huidige situatie dat fietsers en scooters met een enorme snelheid van de Algerbrug afkomen en hierdoor vaak gevaarlijke situaties ontstaan in de bocht het Sibeliuspad op. Deze situatie wordt door de nieuwe plannen nog erger omdat de Gemeente wil dat er meer gebruik gemaakt moet worden van fiets en scooter en de auto thuis blijft staan.</p>	Zie de beantwoording op vraag 4.21.	Mail
4.32	<p>In de huidige situatie ondervind ik een behoorlijke geluidsoverlast van de scooters die op het fietspad onder mijn balkon doorgaan. Bij gesloten deur is dit geluidsoverlast binnen goed hoorbaar en zeer irritant. Als ik de balkondeur open heb of ik zit buiten, dan moet ik mijn gesprek stoppen door het geluidsoverlast van onderlangs rijdende scooters, want dan is het gesprek onverststaanbaar geworden.</p>	Het uitgangspunt bij het ontwerpen is dat de scooters zo snel als mogelijk van het fietspad af gaan en op de rijbaan komen te rijden. Daardoor zijn ze verder bij de woningen vandaan.	Mail
4.33	<p>Ik heb de plannen bekeken en schrik hier enorm van. En zie dat het voetpad komt te vervallen en deze ruimte toegevoegd wordt aan het fietspad. In deze nieuwe plannen zal het geluidsoverlast verergeren, omdat er dus nog meer scooters onder mijn balkon langs zullen komen, want dat is het uitgangspunt van de Gemeente. Hierdoor zal zeker mijn woongenot heel ver afnemen. En de waarde van mijn woning zal ook afnemen.</p>	Zie hiervoor de beantwoording op vraag 4.32.	Mail
4.34	<p>Omdat de scooters en brommers niet achter de muur van dit appartementencomplex kunnen kijken als zij onder de poort door sjezen, is dit een levensgevaarlijke situatie voor voetgangers die het fietspad oversteken ter hoogte van de Haydnstraat. Deze oversteekplaats wordt veel gebruikt door ouderen die niet meer zo mobiel of snel zijn met alle risico's van dien. Wij zouden juist graag daar een beperking in de snelheid willen zien, i.p.v. een verbetering voor de snelheid. Het liefst zien we helemaal geen brommers en scooters op dit parcours.</p>	Ter hoogte van deze locatie komt er geen verbreding van het fietspad.	Mail
4.35	<p>Zo ook is de huidige situatie bij de onderdoorgang van de Algeraweg (tunneltje) een gevaarlijke situatie. En met de nieuwe plannen zal het er ook niet veiliger op worden.</p>	Deze situatie is bekend bij de gemeente. De gemeente bekijkt de mogelijkheden om de situatie hier te verbeteren.	Mail
4.36	<p>Ik parkeer mijn auto op het aansluitend gelegen parkeerterrein aan het Sibeliuspad hoe wordt de loopverbinding gemaakt naar mijn woning toe.</p> <p>Het huidige voetpad wordt in de nieuwe plannen toegevoegd aan het fietspad.</p>	Zie hiervoor de beantwoording op vraag 4.26.	Mail
4.37	<p>Ik heb gehoord dat de parkeervakken in de Schubertstraat aangepast worden. Ik neem aan dat het aantal vakken niet verminderd wordt?</p>	Zie antwoord vraag 1.77.	Mail

4.38	Worden hiermee ook de parkeermogelijkheden van de Schubertstraat maar even voor het gemak gehalveerd.	Zie de beantwoording op vraag 4.37.	Mail
4.39	Nu al scheuren de brommers en scooters met hoge snelheid onder de poort van het appartementencomplex 's-Gravestate aan de Haydnstraat. Dit levert vaak gevaarlijke situaties op met kerende auto's op de Schubertstraat omdat het een doodlopende weg is voor auto's. Dit wordt alleen maar erger als dit parcours nog sneller wordt.	Voor wat betreft de hogere snelheid, zie de beantwoording op vraag 1.3. De gemeente is op de hoogte van de kerende auto's en zal hier rekening mee houden. De maximumsnelheid voor bromfietsen bedraagt op dit stuk 30 km/uur.	Mail
4.40	Wij wonen in de Schubertstraat. Als ik de schetsen bekijk maak ik me ernstig zorgen over de afname van de parkeermogelijkheden. Er wordt nu aan beide zijden van de Schubertstraat geparkeerd t.h.v. ons huis, het gedeelte van nummers 38 t/m 60. Als ik goed tel blijven er ongeveer 11 parkeerplaatsen over (zie rode rechthoek)..? Het lijkt erop dat in het andere gedeelte van de Schubertstraat (nummers 62 t/m 82) wel aan beide zijden parkeerplaatsen worden gecreëerd..? Waarom dit verschil..? Zijn er geen betere tekeningen, dan deze onduidelijke schetsvoorstellen..? Wat wordt de uitvoering van het fietspad, blijven het klinkers of komt er asfalt..?	Zie antwoord vraag 1.77. De getoonde tekeningen zijn eerste schetsen. Bij de verdere uitwerking zullen gedetailleerde ontwerpen volgen. Om het comfort van fietsen te verhogen heeft asfalt de voorkeur. In de Schubertstraat is een fietsstraat met asfalt voorzien (zie ook 1.32).	Mail
4.41	Welk idee is er rond de parkeergelegenheid aan de Schubertstraat?	Met het oog op de verkeersveiligheid heeft langsparkeren de voorkeur boven haaks parkeren. Zie antwoord vraag 1.77.	Mail
4.42	Tijdens de avond werd er gesproken over asfalt, kan er überhaupt asfalt aan de Schubertstraat gelegd worden?	Technisch gezien is dit mogelijk.	Mail
4.43	Geluid gaat omhoog, de Sibeliusweg met brommers en auto's geeft al behoorlijk wat lawaai en overlast (zeker in de zomer als je op je balkon zit) en met een fietspad rechtstreeks aan de appartementen zal dit alleen maar toenemen. Brommers bijv. mogen dan niet op het fietspad maar wie garandeert dat dat niet gebeurt? Gebeurt nu ook!	De insteek is om binnen de huidige breedte van de verharding van de Sibeliusweg te blijven. De gemeente heeft aandacht voor de bromfietsen en de insteek is om deze zo snel mogelijk naar de rijbaan voor auto's te verwijzen door middel van inrichting en bebording.	Mail
4.44	Hoe moeten de ramen van de appartementen gezeemd gaan worden als het voetpad verdwenen is? Is er dan steeds een verkeersbesluit nodig?	Nee, dit is niet nodig.	Mail
4.45	Hoe gaat het vlak gazon aan de slootkanten aan de Sibeliusweg onderhouden worden als het voetpad meer naar de sloot toe komt (loopt schuin)?	Er wordt rekening mee gehouden dat er onderhoud gepleegd kan worden aan de slootkanten	Mail
4.46	Waar zullen de lantaarnpalen die nu op het voetpad langs de appartementen staan gaan komen?	De definitieve plaatsing is afhankelijk van het ontwerp. Als de lantaarnpalen verplaatst worden naar de kant van de woningen, moeten er maatregelen genomen worden dat bewoners hier geen of zo min mogelijk overlast van ondervinden.	Mail
4.47	Hoe wordt de geluidsoverlast van bromfietsen vanaf het Sibeliuspad naar de Sibeliusweg opgelost, nu al het fiets- en brommerverkeer pal langs de huizen gaat. In de oude situatie ging het brommerverkeer om de parkeerplaats heen. Het brommer geluid weerkaatst tegen het hoge flat aan en zeker de bewoners op de eerste en tweede etage hebben daar last van.	In stedelijk gebied komen veel verschillende verkeersdeelnemers bij elkaar en levert de combinatie van verkeer en wonen soms overlast op. De insteek is om de brommers zo snel mogelijk naar de rijbaan voor auto's te verwijzen. Hierdoor rijden ze verder van de bebouwing af. Zie voor aanvullend antwoord het antwoord bij 4.53.	Mail
4.48	In de huidige situatie (éénbaansroute, inclusief trottoir) al geluidsoverlast wordt ondervonden. Deze overlast zal bij een 2-zijdige corridor met minimaal 100% toenemen. Als bewoner van de Lehárstraat ben ik het niet eens met dit plan omdat aanzuigende werking van met name brommers/scooters zal voor veel overlast en onveilige situaties zorgen met ook gevolgen voor uitstoot fijnstof bij de woningen	Zie de beantwoording op vraag 1.69 en 4.53. Ter aanvulling: insteek is om brommers/scooters op de Sibeliusweg zo snel mogelijk naar de rijbaan voor auto's te verwijzen.	Mail


4.49	Bewoners kunnen nog uitsluitend via de liftzijde (Noordzijde-schaduwzijde) richting winkels lopen. Dit "stukje stoep", zoals benoemd in het overleg, heeft een lengte van minimaal 500 meter. De zonzijde van deze route is in dit plan onbeloopbaar geworden	We nemen deze opmerking mee in de verdere planvorming.	Mail
4.50	Er wordt geen rekening wordt gehouden met het overige voetgangersverkeer	Zie hiervoor de beantwoording op vraag 1.11.	Mail
4.51	Het trottoir heeft een maatschappelijke functie in de wijk heeft en ook een rol speelt bij werkzaamheden aan het gebouw (schoonmaakwerkzaamheden, verhuizingen ed.).	We nemen deze opmerking mee in de verdere planvorming.	Mail
4.52	Hierbij wil bezwaar aantekenen voor het verleggen van het fietspad aan de Sibeliusweg. Ik ben bang voor overlast van brommers en uitstoot van fijn stof daar het trottoir weg gehaald wordt en brommers onder mijn balkon door scheuren.	Zie de beantwoording op vraag 1.43 en 4.53.	Mail
4.53	Geluidsoverlast: De problematiek van de geluidslast van brommers en scooters dateert niet van gisteren. In alle onderzoeken tot nu toe worden bromfietsen en scooters aangegeven als de belangrijkste geluidshinder. Tevens betekent dit dus dat er een enorme verstoring van de leefomgeving en milieufactoren zoals fijn stof verhoging zal ontstaan.	Voor dergelijke aanpassingen zoals de gemeente voornemens is, zijn volgens de wet geen geluidsmetingen of aanvullende luchtkwaliteitmetingen nodig. Nergens in Capelle worden overigens de waarden van luchtmetingen overschreden, zelfs niet in de buurt van de A16. Het geluid van een bromfiets is een piekbelasting. Reguliere geluidsmetingen houden geen rekening met piekbelastingen (zoals een overvliegend vliegtuig, blaffende hond, voorbij rijdende bromfietsen). het geluid van bromfietsen wordt vaak pas storend als er andere uitlaten op gezet worden. Handhaving op illegale luidruchtige uitlaten ligt bij de politie.	Mail
4.54	Verkeersoverlast: Tevens zal er bij een verbreding van het fietspad een racebaan ontstaan met alle gevolgen van dien en een verhoogde kans op ongevallen. Bovendien zal er door de glazenwasser niet meer op een normale manier gewerkt kunnen worden. Ook het aantal wandelaars dat hiermee gedupeerd wordt door ca 400 meter om te gaan lopen naar de noordkant is een zeer slechte optie.	We nemen deze opmerking met betrekking tot de glazenwassers mee in de verdere planvorming. Zie verder de beantwoording op vragen 4.48 en 4.49.	Mail
4.55	Ik woon op de eerste verdieping en we hebben veel last van veel lawaaiiger scooters die rakelings voorbij scheuren en de fietsers zien we niet zo veel in het gehele jaar en wandelaars doen veel op trottoirs.	Zie de beantwoording op vraag 4.53.	Mail
4.56	Ik had enige tijd meegekregen dat er plannen waren om een fietscorridor aan te leggen. Bij het bestuderen van de PowerPoint presentatie kon ik echter niet zo goed opmaken wat de impact/wijzigingen precies inhouden voor de Schubertstraat. Graag zou ik willen weten of er met het aanleggen van de fietscorridor, de Schubertstraat gewoon een straat blijft waar er ook autovervoer toegestaan is. Ook vind ik het belangrijk om te weten of er een de fietscorridor een impact zal hebben op de aantal parkeerplaatsen in de Schubertstraat.	In de Schubertstraat is een fietsstraat voorzien waarbij autoverkeer toegestaan is. Het verschil met de huidige situatie is dat de auto hier als het ware te gast is op de fietsstraat (zie ook de beantwoording op vraag 1.32). Zie ook antwoord op vraag 1.77.	Mail
4.57	Op dit moment staan aan beide zijdes van de Schubertstraat auto's geparkeerd, dit is ook noodzakelijk gezien de beschikbare parkeercapaciteit. In het schetsvoorstel zie ik maar aan één zijde parkeerplaatsen ingetekend dit zal niet voldoende zijn. Wordt hier rekening mee gehouden?	In de verdere uitwerking houdt de gemeente rekening met de parkeersituatie.	Mail
4.58	Tegenover Schubertstraat 12 is er een voetgangers oversteekpunt naar het wandelpad en speeltuin waar veel gebruik van wordt gemaakt ook door kinderen. Kan hier een zebepad komen zodat het verkeer moet afremmen en de veiligheid hier verhoogd kan worden?	De situatie leent zich hier niet voor een zebepad. In een 30 km/h zone mengt het verkeer zich met langzaam verkeer (fiets en voetgangers).	Mail
4.59	Waarom offert de gemeente het wandelplezier op door het zonnige voetpad op de Sibeliusweg te verwijderen.	Zie hiervoor de beantwoording op vraag 4.15 en 4.49.	Mail

4.60	Nu naar het fietspad t.h.v. Sibeliusp pad – Sibeliusweg: Het fietspad komt wel erg dicht langs het hoge appartementsgebouw van negen verdiepingen. Kan het fietspad niet wat verlegt worden, zodat het huidige voetpad blijft bestaan. (Zie bijlage)	Zie hiervoor de beantwoording op vraag 4.15 en 4.49.	Mail
4.61	Is het bij de gemeente bekend, dat er plaatselijk een grondversterkingsmat ligt voor de glazenwasser? (De hoogwerker staat er namelijk op voor de glasbewassing. Al 22 jaar)	Bedankt voor de tip.	Mail
4.62	Is het bij de gemeente bekend, dat er nu een lantarenpaal langs het fietspad staat op ca. 4 meter van een woonkamerraam en na de upgrade zou die lantarenpaal dan op ca. 2 meter staan. (Overlast voor de bewoner, zie foto)	Zie ook de beantwoording op vraag 4.46.	Mail
4.63	Er zijn veel mensen in deze wijk welke lopend naar de Puccinipassage gaan. Ook met kleine kinderen er bij. Deze mensen moeten de weg met auto's oversteken maar straks ook de snelle fietspad. Dat lijkt mij onnodig gevaar. Hoe wilt u deze situaties combineren met de zebrapaden welke bedoeld zijn om de voorrang aan de voetgangers te geven ?	Het ontwerp houdt rekening met de verkeersveiligheid van alle deelnemers. Het oversteken van het fietspad zal niet veel anders zijn dan in de bestaande situatie. We volgen hierbij altijd de ontwerprichtlijnen die hiervoor gelden.	Mail
4.64	Door buurtbewoners bijgepraat wat de plannen zijn voor een fietscorridor. Best wel ingrijpend en ik vraag mij echt af of je met deze maatregelen meer fietsers (voornamelijk uit de Krimpenerwaard) gaat aantrekken. Misschien in de lente en zomer een paar extra maar met de herfst en winter zeker niet. De Schubertstraat springt er dan wel enigszins uit want naast nieuw asfalt i.p.v. de huidige klinkers (garandeert de gemeente dan wel dat hemelwater bij grote onweersbuien in de zomer snel wordt afgevoerd?) zouden dan ook de verticale parkeerplaatsen moeten wijken voor dubbel horizontaal (aan beide zijden van de straat). Dat brengt mij op een ander idee. Waarom niet gelijk als in de Bizetstraat (aan de overkant van de singel) en de hoekhuizen van de Schubertstraat een eigenparkeerplaats in de voortuin van de bewoners zelf. Hef je de huidige parkeerplaatsen aan de huizenkant op (waardoor de straat een stuk breder wordt en in het midden voor fietsers) en maak je aan de singelkant een hele strook met extra parkeerplaatsen (horizontaal) voor bezoekers. Hiermee trek je misschien ook een aantal huiseigenaren over de streep voor een eigen laadpaal in hun tuin voor een elektrische auto.	Voor extra aantal fietsers, Zie de beantwoording op vraag 1.18. Uiteraard is er bij het toepassen van asfalt ook aandacht voor waterafvoer. Bedankt voor het meedenken en de suggesties. Met oog op de verkeersveiligheid is ons uitgangspunt om in de Schubertstraat zoveel mogelijk langsparkeren toe te passen en haaks parkeren te voorkomen.	Mail
4.65	Het kan toch niet de bedoeling zijn om door een woonwijk een fietssnelweg aan te leggen met asfalt. Asfalt zal de snelheid alleen maar verhogen, waardoor de verkeersveiligheid in onze wijk niet gewaarborgd is. Er is nu al sprake van het (te) hard rijden door onze straat van elektrische fietsen en scooters.	Zie beantwoordingen op vragen 1.3 en 1.32.	Mail
4.66	Even over de Schubertstraat waar wij woonachtig zijn. De nu aanwezige klinkerbestrating is heel prettig vanwege de afwatering als dit vervangen zal worden door asfalt komt dit de afvoer van het regenwater niet ten goede. Rekening houdende dat deze hoek in 's-Gravenland, het laagst liggende is.	De gemeente houdt rekening met de afwatering van het regenwater.	Mail

4.67	Op de gepresenteerde schetsen van de Schubertstraat vielen ons een aantal dingen op: Tussen de huisnummers 62-82 blijkt dat de huidige parkeerplaatsen zouden verdwijnen alsmede het groenblok met boom ter hoogte van de huisnummers 72 en 74. Ook zijn op de schetsen de parkeerplaatsen weergegeven aan weerskanten van de rijbaan. Dit zal de verkeersveiligheid niet ten goede komen. Op het moment dat er aan 2 kanten geparkeerd zal worden van de rijbaan geeft dit meer oversteek bewegingen en het risico van openslaande autodeuren richting de rijbaan. Met bijbehorende onveilige verkeerssituaties en mogelijke ongelukken. We hebben te maken met een kindvriendelijke straat en wijk. De huidige parkeerplaatsen tussen de huisnummers 62-82 zijn nu vrij van de rijbaan en belemmeren derhalve niet en doorstroming en zijn naar onze mening daardoor ook veel veiliger!	Een fietsstraat sluit mooi aan bij kindvriendelijke woonstraat, want het remt de snelheid van autoverkeer. Voor wat betreft het parkeren is de gemeente voornemens om zogenaamde schrikstroken aan te leggen naast de langspaarkeerplaatsen. Dit voorkomt dat een openslaande deur gelijk tegen een fietser aan komt.	Mail
4.68	In de gepresenteerde schetsen lijkt de aanpassing van de Schubertstraat ten koste te gaan van het aanwezige groen, een aantal jaren geleden waren we de groenste stad van Nederland! De vraag is; blijft het huidige aanwezige groen bestaan of zal dit verdwijnen.	De gemeente hecht waarde aan het groen in de straat. De balans wordt hier zo goed mogelijk in gezocht.	Mail
4.69	De aanleiding is het begin van de route. In de presentatie wordt dat aangegeven als het punt A. De opzet van de verbetering is een vlottere doorstroming vanaf de Algerabrug naar Capelsebrug. In het begin van die route heeft het fietsverkeer, dat in volle vaart de dijk afrijdt, echter hinder van voetgangers die schuin moeten oversteken. De voetpaden aan de zuid- en de noordkant van het Sibeliuspad sluiten namelijk niet aan; ze hebben geen overlappend stuk aan weerszijden. Komt dat er wel? Wordt het voetpad aan de zuidkant hiervoor verlengd? Dat zou voetgangers namelijk in staat stellen om recht over te steken. Hoe verder van de fietstunnel dat immers kan, hoe langzamer de fietssnelheid zal zijn. Een nieuwe wegmarkering van een oversteekplaats op het fietspad zou een goede manier zijn om fietsers te attenderen op de mogelijkheid van overstekende voetgangers.	We nemen deze suggestie mee in het vervolgproces.	Mail
4.70	Als bewoner van de flat met ingang aan de Lehárstraat wil ik u verzoeken bij uitbreiding van het fietspad wat aan de achterkant van de flat ligt rekening te houden met onze privacy. De terrassen van onze woningen liggen aan de straatkant van de Sibeliusweg. Nu is er een groenstrook, n trottoir en vervolgens n fietspad. Ik begrijp dat de bedoeling is dat het fietspad verdubbeld gaat worden maar dat dit ten koste gaat van het trottoir en onze groenstrook. Het idee van verbreding vind ik prima maar wilt u wel rekening houden met onze privacy.	Zie hiervoor ook het antwoord bij vraag 4.15 en 4.49. Het uitgangspunt is het behoud van de groenstrook onder de appartementen.	Mail
4.71	Om hoeveel fietsbanen gaat het: 1 brede fietsbaan voor zowel heen als terug ?	Dat is correct. Een fietspad waar fietsers uit beide richtingen op fietsen.	Mail
4.72	Wordt deze fietsbaan gescheiden van de autoweg op de Schubertstraat, zoals op de Sibilusweg? Wat houdt deze afscheiding in ?	In een 30 km/h gebied liggen fietspaden niet los van de weg (zoals dit wel het geval is bij de Sibeliusweg) en mengt het gemotoriseerde verkeer zich met het fietsers en voetgangers. Bij de Schubertstraat is de gemeente voornemens om een fietsstraat te realiseren. Dit is een wegprofiel waar zowel fietsers als auto's op rijden.	Mail
4.73	Wij nemen aan, dat u deze fietsbaan wil plaatsen aan de waterzijde (singel) van de Schubertstraat en NIET aan de bewonerszijde ? - Klopt dit ?	Zie de beantwoording op vraag 4.72.	Mail

4.74	Als er ruimte moet zijn voor een brede autobaan voor heen en terug en u wilt ook nog een brede fietsbaan voor zowel heen als terug daarnaast plaatsen. Waar wilt u dan de ruimte creëren voor de brede fietsbaan: dan is het logisch, dat u een stukje groen aangrenzend aan het water zal weghalen? Klopt dit? Wat kunt u mij hierover vertellen?	Zie de beantwoording op vraag 4.72.	Mail
4.75	Is er een specifiekere foto van de fietsbaan (bovenaanzicht)? Zou mij deze kunnen sturen? Op deze bovenaanzicht staat dan hoe de fietsbaan komt te liggen t.o.v. de woningen, stoep, parkeerplaatsen, autoweg, het groen en het water over de gehele Schubertstraat.	De gemeente licht graag nader toe op welke wijze de inrichting er (ongeveer) uit komt te zien. Bewoners worden geïnformeerd wanneer de gemeente opnieuw de wijk in gaat.	Mail
4.76	De fietsers die gebruik maken van de Schubertstraat hebben, op de slechts 290 meter die deze straat lang is, geen problemen zoals te weinig ruimte of tijdverlies die om oplossing op door u voorgestane wijze vragen, waarom wilt u hier toch ingrijpende aanpassingen doen?	Zie de beantwoording op vraag 2.9.	Mail
4.77	De Brahmsstraat en de Schönberglaan zijn loop- en fietsroutes voor kinderen en ouders uit het (noord-)oostelijke deel van de wijk naar en van de basisscholen. Door een fietssnelweg naar Capelsebrug te creëren wordt dit schoolverkeer bemoeilijkt en onveiliger gemaakt. Heeft u hierbij stilgestaan en waarom vindt u dit nodig?	Zie hiervoor de beantwoording op vragen 1.1 en 1.11.	Mail
4.78	Ook zijn de Brahmsstraat en de Schönberglaan loop- en fietsroutes voor kinderen en andere wijkbewoners uit het westelijke deel van de wijk (en Kralingse Veer) naar de middelbare scholen, sportvoorzieningen (V.V. Capelle, sporthallen, David Lloyds, zwembad), naar Capelle Centrum, etc. Door een fietssnelweg naar Capelsebrug te creëren wordt dit verkeer bemoeilijkt en onveiliger gemaakt. Heeft u hierbij stilgestaan en waarom vindt u dit nodig?	Zie hiervoor de beantwoording op vragen 1.1 en 1.11.	Mail
4.79	Heeft u de bewoners die uw beoogde fietssnelweg van west naar oost en vice versa te voet of per fiets moeten kruisen om naar school, sport, werk, etc. te gaan ook geïnformeerd over deze effecten van uw plan, indien niet: waarom niet?	We hebben uitnodigingen per post verstuurd naar de huizenblokken die rechtstreeks aan de fietsroute zijn gelegen. Dit waren er ongeveer 670. Verder zijn de WOPs geïnformeerd, staat het in de Capelse nieuwsbrief, op de website, is de bijeenkomst via social media gedeeld en is de klankbordgroep van de MIRT ook uitgenodigd.	Mail
4.80	Tijdens de laatste wijkophoging is weer veel moeite gedaan om groen (bomen, struiken, grasstroken) in de wijk te behouden en te verbeteren. Klopt het dat voor uw plannen een gedeelte van het groen in de wijk gaan sneuvelen, indien dat klopt, waarom en voor wie precies wilt u de leefomgeving en de beeldkwaliteit zo aantasten?	De gemeente hecht waarde aan het groen in de straat. De balans wordt hier zo goed mogelijk in gezocht met de parkeersituatie.	Mail
4.81	Het voetpad aan de Sibeliushweg verdwijnt, waarom aan deze kant van de Sibeliushweg? Aan de andere zijde is de loop/fietsruimte veel breder, zeker als de groenstrook iets minder breed zou worden gemaakt. Aan diezelfde zijde grenzen de keukens van die bewoners en niet de leefruimte.	Zie hiervoor ook de beantwoording op vragen 3.7, 4.15 en 4.49	Mail
4.82	Kunnen alternatieven worden beschouwd, zoals: - het leggen van een dubbel fietspad aan de overzijde van de Sibeliushweg; - het handhaven van twee enkele fietspaden aan weerszijden en die iets verbreden, zodat er wat makkelijker ingehaald kan worden.	De keuze voor een tweezijdig fietspad aan de noordzijde van de Sibeliushweg heeft te maken met criteria voor hoogwaardige fietsroutes. Dit komt de directheid van de route vanuit Capelsebrug ten goede, want die hoeven bij de rotonde met de Schönberglaan dan niet meer driekwart rond. Hierdoor wordt ook het aantal oversteken verminderd met een positief effect op de verkeersveiligheid. Tot slot verbetert het ook de directheid van de route t.h.v. het Sibeliushpad.	Mail
4.83	In de schetsen t.h.v. Sibeliushweg - Puccinistraat wordt het fietsverkeer via 1 kant van de rotonde geleid. Dat levert ons inziens een gevaarlijke verkeerssituatie op bij de rotonde als fietsers zowel van links als rechts kunnen komen voor zowel gemotoriseerd verkeer als voetgangers. Wat zijn de ideeën hierover? Hoe wordt dit opgelost?	De oversteek zal op een plateau komen te liggen en overzichtelijk worden. De voorrangssituatie zal duidelijk worden aangegeven met markering en borden en er komt voldoende opstelruimte voor het autoverkeer.	Mail

4.84	De schetsen voor de Schubertstraat zijn ons niet helemaal duidelijk. Is de grootste verandering dat er asfalt wordt aangelegd en dat de fietsroute een voorrangsweg wordt? Of zijn er nog andere wijzigingen?	De definitieve vormgeving is op dit moment nog niet bekend. Het uitgangspunt is een fietsstraat met langsparkerende auto's op voldoende afstand van de fietsstrook. Deze route heeft dan voorrang op overige verkeer.	Mail
4.85	Wat betekenen de veranderingen voor het gemotoriseerde vervoer in de Schubertstraat?	Gemotoriseerd verkeer blijft welkom, maar is als het ware te gast in de straat (zie ook antwoord op vraag 1.32).	Mail
5. Alternatieven			
Nr.	Vraag	Antwoord	Ontvangen via
5.1	Waarom geen fietssnelweg langs de Algera-snelweg met een ongelijkvloerse kruising op het Capelseplein, Is veel sneller, maar vooral veiliger dan de route door de kindervriendelijke wijk.	Deze route is los van de (veel) hogere kosten 50% langer naar Capelsebrug (en verder) en zal daardoor niet tot weinig worden gebruikt in tegenstelling tot de reeds bestaande fietsroute via de Sibeliusweg en Schubertstraat. Daarnaast heeft een fietser dan ook te maken met verkeerslichten. Het aantal stops wil de gemeente zoveel mogelijk voorkomen bij hoogwaardige fietsverbindingen. Ja, er is nog naar andere routes gekeken. De fietsroute via het Capelseplein aan de westzijde van de Algeraweg heeft vanwege de omrijfactor ook niet de voorkeur. Daarnaast is dit een veelgebruikte en geliefde wandelroute. Een andere route heeft wel potentie: de gemeente is voornemens om de fietsroute vanaf de Algerabrug richting Ketensedijk-Rivium-Rotterdam ook te verbeteren. Hierdoor kunnen fietsers zowel via de dijk richting Rotterdam als richting Capelsebrug (en verder) gebruik maken van een hoogwaardige fietsverbinding. Ook ziet de gemeente kansen om de fietsroute richting Alexander te verbeteren, bijvoorbeeld de oversteek ter hoogte van de Schonberglaan. Naast de gemeente Capelle aan den IJssel, zijn de buurgemeenten, MRDH, Provincie en het Rijk voorstander van deze route als onderdeel van de toekomstige fietsverbinding Krimpenerwaard - Rotterdam. Tijdens de eerstvolgende bijeenkomst lichten we graag nader toe waarom dit wordt gezien als een kansrijke fietsverbinding die bij kan dragen aan een betere doorstroming op de Algeracorridor.	Chat
5.2	Een route west van de Algeraweg en zuid van de Rijckevorselweg is niet veel langer en kan veel sneller zijn waarom is dat niet bekeken/ gekozen?	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Chat
5.3	Wilt u a.u.b. naar genoemde buitenwijkse alternatieven kijken?	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Chat
5.4	De dijkroute lijkt me de beste naar Rotterdam.	Deze route is bekend bij de gemeente en ook deze route wil de gemeente graag verder verbeteren. De focus binnen dit project ligt echter op de verbinding Algerabrug - Capelsebrug (en verder).	Chat
5.5	Waarom fietscorridor niet vanaf Algerabrug rechtdoor langs Algeraweg richting fietstunnel Capelsebrug, heeft niemand last van, loopt achter alles langs en kan je in 1x doorrijden.	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Chat
5.6	Er wordt gesteld dat de huidige fietsroute door 's-Gravenland te beste is (voor wie het beste? Voor bewoners uit Krimpen?). Maar de HUIDIGE fietsroute langs de Algeraweg over het Capelseplein en Rhijnspoor naar de Metro, willen jullie maar buiten beschouwing laten. Is een recht toe recht aan fietspad. Toch veel beter dan door een woonwijk?! Heeft maar 50m fietspad nodig direct op het Capelseplein als kortsluiting i.p.v. langs de McDonalds te moeten fietsen.	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Chat
5.7	Het beste voor iedereen, dus ook voor Capellenaren, is een snelfietsroute aan te leggen direct langs de AvR tussen Capelseplein en Kralingseplein. Er is Euro 90mln beschikbaar. Dit is voor Capelle de kans om een echte fietsstad te worden met een snelfietsroute vanuit Capelle/Krimpen/Nieuwerkerk naar Rotterdam en terug. Gemeente, pak deze kans die de MIRT ons geeft.	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Chat
5.8	De doorstromingsproblemen Algerabrug worden nu afgewenteld op de woonwijk. Sluipverkeer is in de straten die aangepakt worden totaal niet aan de orde.	De bewoners uit 's-Gravenland hebben ook voordelen bij een beter doorstromende Algeracorridor. Naast dat het hier beter doorstroomt, voorkomt het sluipverkeer in de wijk en de bredere fietspaden zijn per definitie veiliger.	Chat

5.9	We hebben plannen gezien voor de aanleg van een snelle fietsroute van Krimpen naar Rotterdam. Het is toch veel zinvoller om het project dat jullie woensdag gepresenteerd hebben (het verbeteren van de doorstroming van de Algeracorridor) te combineren met de snelle fietsroute Krimpen – Rotterdam en gebruik te maken van de infrastructuur die gemaakt wordt voor de snelle fietsroute?! Scheelt tijd en geld en heel veel ergernis bij bewoners! 2. Mocht dit niet mogelijk zijn waarom dan niet een snel fietspad om 's-Gravenland heen is sneller en veiliger en heeft niemand last van en er hoeft geen rotonde aangepast te worden, zie bijlage. Snelle fietsers blij, bewoners 's-Gravenland heel erg blij. Zie bijlage: alternatief fietsroute.	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Mail
5.10	Waarom wordt niet gekozen voor een fietspad aan de kant van de eengezinswoningen i.p.v. aan de kant van de appartementen? De bewoners van de eengezinswoningen hebben de keukens aan de Sibeliusweg zijde en leven dus aan de andere kant van het huis. De bewoners van de appartementen leven aan de Sibeliusweg zijde (zowel woonkamer als balkon aan deze kant) en zitten met de plannen dan dus bovenop een snel fietspad.	De grootste stroom fietsers vanaf de Algerabrug fietst richting Capelsebrug (en verder). Dit geldt ook voor de tegenovergestelde richting. Deze stroom fietsers, fietsen het meest direct via de noordelijke zijde van de Sibeliusweg.	Mail
5.11	Meegestuurdte tekening alternatieve route: 	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Mail
5.12	Als men snel naar Rotterdam wil, is langs de Ketensedijk/Nijverheidsstraat sneller dan door 's-Gravenland.	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Mail
5.13	Ik mis in het plan alternatieve routes (zoals bv. dubbelzijdige fietsroute naast N210 en/of hondenuitlaat weg bij Algerabrug) en metingen van geluidsoverlast in pieken van lente t/m herfst. Laat een plan voor "duurzaamheid" en "doorstroming Algerabrug" niet ten koste gaan van uw bewoners.	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Mail
5.14	Een bestaand fietspad is er al langs de N210 en daar wordt al gebruik van gemaakt, maar dit zou een betere optie zijn.	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Mail
5.15	In uw presentatie mis ik een weergave van de alternatieve route. Zijn er mogelijkheden onderzocht of er eventueel de snelle fietsroute ook ergens anders kan lopen?	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Mail
5.16	Wij hebben het idee dat er niet genoeg is gekeken naar alternatieven buiten de woonwijk 's-Gravenland om. Er is maar 1 focus en dat is de fietscorridor door de woonwijk waarin alleen maar aandacht is voor het fietscomfort en de kortste route voor de fietsers. Echter fietsers zullen kiezen voor de snelste en meest comfortabele route ook als deze iets langer. Dit kan gerealiseerd worden buiten onze wijk om, denk aan het al aanwezige fietspad langs de Algeraweg richting Capelseplein. Waarbij er geen verkeer gekruist hoeft te worden en er geen rotondes aanwezig zijn, dit geeft tijdswinst voor de gebruikers.	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Mail

5.17	Waarom zijn alternatieve mogelijkheden zoals een nieuwe snelfietsweg aan de westzijde van de Algeraweg en vervolgens aan de zuidzijde van de Abraham van Rijckevorselweg en dan aansluiten bij de tunnel bij de Haydnstraat óf het verder upgraden van het fietspad aan de oostzijde van de Algeraweg met ondertunneling bij het Capelseplein en dan via een nieuw snelfietspad naar Capelsebrug (alternatieven die als zij goed worden aangelegd sneller en veiliger voor fietsverkeer (en de wijkbewoners) zijn dan de route dwars door de woonwijk) niet in beeld en bespreekbaar?.	Zie de beantwoording op vraag 5.1.	Mail
------	--	------------------------------------	------