

Nmr	Vraag	Antwoord
1	Waarom verbetert de Gemeente niet de bestaande fietspaden ter hoogte van de drie appartementengebouwen ("Etude", "Prelude" en "Concerto") aan de Sibeliusweg en realiseert iets verderop een fietscorridor, met (uiteraard) een oversteek voor fietsers richting Algerabrug	Mede naar aanleiding van de input die door bewoners is geleverd tijdens eerdere bewonersavonden, werkt de gemeente ook een variant uit waarin de twee bestaande eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de Sibeliusweg worden verbreed.
2	1. In het rapport van Goudappel/Coffeng wordt nergens de aanleg van een fietscorridor aanbevolen. 2. Waarom laat de gemeente geen fietsoversteekplaats aanleggen op de Sibeliusweg terwijl dit veiliger is?	1. De gemeente legt geen corridor aan, want die corridor ligt er al. Dat is namelijk de fietsverbinding Krimpenerwaard - Rotterdam, met op Capels gebied het deel Algerabrug - Capelsebrug. Dit project richt zich op het verbeteren van de bestaande route op Capels gebied. 2. Binnen de varianten die de gemeente uitwerkt, wordt ook rekening gehouden met de oversteekbaarheid van de Sibeliusweg.
3	Welk bedrag verwacht de Gemeente als gevolg van haar keuze een corridor aan te leggen in totaal te besparen?	Elke verbetering van de infrastructuur kost geld. In dit project hebben we naast lokale doelen ook te maken met regionale doelen. Op regionaal niveau wordt namelijk getracht de doorstroming op de Algeraweg en A.v. Rijckevorselweg te verbeteren. De verbetering van de fietsroute draagt samen met andere OV-, fiets- en gedragsprojecten bij aan dit regionale probleem. De initiatiefnemers van de Korte Termijn Maatregel projecten betalen (grotendeels) de uitvoeringskosten van ca. 1,85 miljoen euro. Het zou een gemiste kans zijn wanneer de gemeente dit aanbod niet aangrijpt om de fietsroute te verbeteren en de vertraging op de Algeracorridor te verminderen.
4	Welk bedrag heeft de Gemeente begroot voor de aanleg van de SFR tussen metrostation Capelse Brug en de Algerabrug?	Zie antwoord op vraag 3.
5	Ik verzoek u de (concept-) kostenraming van de SFR te overleggen.	In het rapport van Goudappel Coffeng staat een indicatie van de kosten.
6	BIJLAGE TOEVOEGEN AAN PROJECTPAGINA Ik verzoek u de bijlagen 1 en 2 bij de rapportage van Goudappel/ Goffert te overleggen	De verkenning is door Goudappel Coffeng uitgevoerd in opdracht van Provincie Zuid-Holland, niet door gemeente Capelle aan den IJssel. De gemeente vindt zich in grote lijnen in de voorstellen die zijn voorgelegd. De gemeente plaatst alleen de Verkenning zelf op haar website.
7	Hoeveel scooters maken er per etmaal gebruik van de fietspaden op dit gedeelte van de route?	In de verkenning is er uitgegaan van modelmatige aantallen fietsers, om ook een indicatie te kunnen geven over de aantrekkende werking in de toekomst van de fietsroute. De aantallen die in dit rapport zijn opgenomen, gaat uitsluitend om het aantal fietsers.
8	Heeft de Gemeente zich deze omvang van de verkeerstoename en de dienovereenkomstige zeer forse toename van negatieve effecten wel terdege gerealiseerd?	Uiteraard heeft de gemeente aandacht voor de vele belangen die bij dit project spelen. Hierin maakt de gemeente een weloverwogen keuze waarbij het helaas niet altijd mogelijk is om iedereen tevreden te stellen.
9	Waarom vindt de Gemeente het redelijk van de bewoners te verlangen een dergelijke toename van de verkeersdrukke (immers fietsers 2,4 maal en scooters 2 maal zoveel) te accepteren?	Dit project is één van de korte termijn maatregelen om de doorstroming op Algeracorridor te verbeteren. Betere doorstroming op de Algeracorridor heeft ook positieve effecten voor de wijk 's-Gravenland. Denk aan betere bereikbaarheid van de wijk en minder sluipverkeer door de wijk. Daarnaast heeft de wijk zelf ook profijt van een veiligere, comfortabelere en aantrekkelijkere fietsroute.
10	Is er onderzoek gedaan naar de effecten van de corridor op de woon- en leefomstandigheden van de bewoners appartementen Sibeliusweg?	Nee. Aanvullende lucht- en geluidonderzoeken vinden alleen plaats bij zeer grote projecten, niet voor dergelijke kleine aanpassingen zoals een verbreding van een fietspad of realisatie van een fietsstraat.
11	Geeft een verkeersmodel wel een juist beeld van de werkelijke (toekomstige) situatie?	Een verkeersmodel is een hulpmiddel waar gemeenten vaak mee werken. Gegevens kunnen afwijken van de werkelijkheid. Echter is het wel de enige en meest gebruikte tool om een inzicht te krijgen in de toekomstige situatie. Los van de exacte aantallen zien we als gemeente vele voordelen bij een verbeterde fietsverbinding. Nadat de pandemie (meer) onder controle is, zullen er weer meer bewegingen komen per huishouden. Des te aantrekkelijker het is om te fietsen, des te meer gebruik zal ervan worden gemaakt.
12	Hoe rechtvaardigt de gemeente de uitgave van 1,85 miljoen voor 38 seconden tijdsvoordeel?	Binnen de Korte Termijn Maatregelen, waar de verbetering van de fietsroute onderdeel vanuit maakt, betaalt Capelle weinig tot geen uitvoeringskosten. Dit fietsproject wordt namelijk gesubsidieerd voor 1,85 miljoen door de MRDH, Provincie en het Rijk. Deze partijen zien namelijk net als Capelle veel potentie in deze fietsroute. De gemeente kijkt naar het grotere geheel en in een breder verband. Zo zal op de gehele fietsverbinding Krimpenerwaard-Rotterdam het tijdsvoordeel nog groter zijn. Daarnaast is het een korte termijn maatregel voor het verbeteren van de doorstroming op de Algeracorridor. Betere doorstroming op de Algeracorridor en in de omgeving (minder sluipverkeer), leidt tot minder economische schade. Tot slot is tijdsinstaat niet het enige positieve effect van dit project. Ook het comfort, de veiligheid en aantrekkelijkheid van de route worden verbeterd.

13	Zowel tijdens de meetings als in de verkenning is op geen enkele manier onderbouwing gegeven voor lokale verkeersstromen die kruisen met de fietsroute. Kan er vanuit de gemeente een onderliggende studie gedaan worden naar de (lokale) verkeersstromen om dit gevaar duidelijk in kaart te brengen?	De gemeente is op de hoogte van de lokale verkeersstromen en heeft hier aandacht voor. In de uitwerking houden we hier rekening mee.
14	De oversteek van de Schonberglaan is mijn inziens het een gevaarlijkste punt in de route, gezien de vele verkeersstromen die hier op een klein gebied bij elkaar komen en kruisen. Wordt hier rekening mee gehouden bij de toekomstige inrichting?	Ja, hier wordt rekening mee gehouden. Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect binnen dit project, uiteraard ook bij deze oversteek.
15	Eén van de discussie punten ging over de speed pedelecs en brommers, die zo snel mogelijk naar de rijbaan gedirigeerd zullen worden. Maar waar waar zal deze groep weer terug worden geleid op de fietsroute en waar vindt de splitsing vanaf Capelsebrug plaats?	In de huidige situatie mogen brommers en speed-pedelecs ook al niet van de fietspaden op de Sibeliushweg en van de doorsteek tussen de Schubertstraat en Sibeliushweg gebruik maken. In de plannen is het enige verschil met de huidige situatie dat het punt waar scooters/speed-pedelecs naar de rijbaan moeten iets eerder zal zijn, namelijk direct na het parkeerterreintje (komende vanaf de Algerabrug).
16	Is een trottoir te realiseren naast het fietspad van het Sibeliushpad richting de brug.	Het is bekend dat dit geen ideale situatie is, maar dit valt buiten de scope van dit project. Een voetpad naast het fietspad t/m de Algerabrug is helaas niet mogelijk vanwege de beperkte ruimte.
17	1. Waarom moeten de prachtige haakse parkeerplaatsen in de Schubertstraat wijken voor voor onhandige horizontale plaatsen aan twee kanten? 2. En wat gebeurt er met de vaste eigen parkeerplaatsen (van de bewoners op de vier hoekhuizen in de Schubertstraat)?	1. Haakse parkeerplaatsen zijn minder wenselijk met oog op verkeersveiligheid. Zeker in combinatie met veel fietsverkeer. Het zicht bij het uit- en inrijden is bij haaksparkeren beperkter dan bij langsparkeren. 2. De situatie voor het parkeren op eigen terrein bij de hoekhuizen blijft ongewijzigd.
18	Het rapport Goudappel Coffeng is voor de gemeente leidend, maar men spreekt helemaal nergens over een tweezijdige fietsroute op de Sibeliushweg, enkel dat de fietspaden wat smal zijn. Waarom wijkt de gemeente op dit punt ineens af van het rapport?	De gemeente werkt ook de variant uit het Goudappel Coffeng rapport uit, mede op basis van de vragen, zorgen en suggesties van bewoners. Er is nog geen besluit genomen over een definitief ontwerp.
19	Aangaande sluipverkeer van auto's willen wij graag nog het volgende opmerken; een behoorlijk aantal auto's is in de veronderstelling dat men via de Sibeliushweg de Algerabrug kan bereiken. Wellicht kan een bord op de rotonde bij Rijckehove de automobilisten er extra op attent maken dat de Algerabrug niet op deze wijze bereikbaar is?	De gemeente wil bij voorkeur borden weghalen in plaats van extra borden plaatsen. Men moet vooral op de weg letten en niet te lang naar alle borden kijken. Iemand rijdt één keer verkeerd, daarna zal een automobilist dit uit zijn of haar hoofd halen.
20	Graag wil ik weten of de besluitvorming betreffende het verdwijnen van het voetpad aan de kant van de appartementen aan de Sibeliushweg inmiddels is geëffectueerd?	Er zijn nog geen besluiten genomen. Er wordt nog volop aan de plannen gewerkt op basis van alle vragen, zorgen en suggesties die zijn gedaan. Uitgangspunt van de gemeente is om het voetpad te behouden.

21	<p>1. Kunt u aangeven wat de tijds winst is voor de fietser in de nieuwe situatie?</p> <p>2. Wordt hier € 2.000.000,- voor uitgegeven?</p> <p>3. U stelt dat er door de Schubertstraat 3.000 fietsbewegingen zijn per etmaal? Kunt u aangeven op basis van welke meting dit is gedaan?</p> <p>4. Verder stelt u dat er 20% meer fietsers door de Schubertstraat gaan fietsen. Kunt u onderbouwen waarop dit percentage is gebaseerd?</p> <p>5. Is er rekening gehouden met onderhoud, zoals u wellicht weet ligt het hoofdriool in het midden van de Schubertstraat en is de straat gevoelig voor verzakking. Tevens zullen deze verzakkingen snel schade opleveren aan het asfalt.</p>	<p>1. Zie antwoord op vraag 12.</p> <p>2. Zie antwoord op vraag 12.</p> <p>3. Deze cijfers komen uit het regionale verkeersmodel.</p> <p>4. Dit is gedaan met de elasticiteitsmethode. De elasticiteitsmethode is afgeleid van het landelijk model systeem (LMS) en is gebaseerd op de effecten van reistijdwinst op het aantal fietsers. De methode hanteert bij een reistijdwinst van 1% een toename van 2,12% fietsers op het traject. Aangezien er een reistijdwinst van 38 seconden wordt voorspeld n.a.v. de verbeteringen, is de verwachte toename 20%.</p> <p>5. Afdeling Stadsbeheer gaat over onderhoud en is nauw betrokken bij dit project.</p>
----	---	---