

# Verslag gesprek WOP 's-Gravenland met Projectleider Fietscorridor Algerabrug – Capelsebrug

08-04-2021

Dennis vat kort samen waar de knelpunten liggen wat betreft de Schubertstraat. Veiligheid en voldoende parkeerplaatsen zijn wat de WOP betreft het belangrijkste, omdat diverse bewoners hebben aangegeven dat er nu al (te)weinig parkeerplaatsen zijn. Ook is aangegeven dat er te hard gereden wordt in de straat, met name door brommers.

De projectleider licht toe dat de fietscorridor onderdeel is van een groot project van de provincie om mensen uit de auto te krijgen door het creëren van betere fietspaden.

Zijdens het WOP wordt gevraagd hoe de aantallen fietsers waarvan de gemeente uitgaat zijn gemeten. Hoe weet men nu dat al deze fietsers gebruik maken van de hele route van de Algerabrug tot aan Capelsebrug?

De projectleider geeft aan dat op drie punten meetapparatuur is aangebracht om het aantal fietsers en brommers die gebruik maken van de corridor te meten. Aan de Capelse kant net voor het Capelsebrug-tunneltje ligt een meetpunt, dit omdat de Corridor doorloopt tot aan de Capelsebrug. Ook dat gedeelte hoort erbij, ondanks dat vele fietsers en brommers links en rechts afslaan wanneer zij daar vanuit Rotterdam naar de wijken rond de Beethovenlaan of rond de Schönberglaan gaan. De bedoeling is dat het stukje fietspad aan de Rotterdam zijde van het tunneltje asfalt krijgt in plaats van de huidige tegels.

Er ligt ook halverwege de Noordzijde van de Schubertstraat een meetpunt en in de lus aan het einde van de Sibeliusweg.

Met betrekking tot het behoud van voldoende parkeergelegenheid geeft de projectleider aan dat bij uitvoering van de plannen zoals die er nu liggen de parkeergelegenheid voldoende blijft. De projectleider licht toe dat voor de gemeente als maatstaf geldt dat iedere bewoner in principe in elk geval zijn eerste auto binnen 100 m van zijn woning moet kunnen parkeren. Met inachtneming van die maatstaf is berekend dat de huidige parkeerdruk ver onder de 100% ligt in de nachtelijke uren, wanneer de meeste mensen thuis zijn. Aan de noordzijde van de Schubertstraat kan de huidige parkeergelegenheid (dat is inclusief de onofficiële plaatsen langs de band) worden teruggebracht in de vorm van officiële parkeerplaatsen. Aan de zuidzijde kunnen alle parkeerplaatsen worden teruggebracht. De parkeergelegenheid langs de band gaat wel verloren, maar dat zou niet tot parkeerproblemen moeten leiden, nu de parkeerdruk daar lager is dan aan de noordzijde.

De zorgen wat betreft de veiligheid in de Schubertstraat Noordzijde wordt verwoord door Irini en betreft vooral de oversteek die kinderen maken naar de speeltuin aan de overkant van de stoep, in combinatie met te hard rijdende brommers. Dit is in de huidige situatie al gevaarlijk vanwege de auto's die langs de band parkeren, maar wordt misschien nog wel gevaarlijker als ook aan de

overzijde (waar nu een brede stoep is) langsparkeren wordt ingevoerd. Kinderen moeten tussen de auto's door oversteken waar eventuele brommers op grote snelheid langs rijden.

De projectleider licht toe dat het (aangepaste) plan is om het pad van en naar de speeltuin te verleggen naar de Noordzijde naast de afvalcontainers. De oversteek is dan bij het brede stuk trottoir zonder parkeerplaatsen. Het oude pad komt te vervallen en zal worden beplant. Door het extra langsparkeren, waar nu het brede trottoir is, komen de plantenbakken daar te vervallen. Dit groen wordt teruggebracht verderop in de straat (dichter bij het appartementencomplex).

De vraag was of er een officiële oversteekplaats van de stoep naar het pad kan komen of verkeersdrempels voor en na deze plek om de vaart uit de brommers te halen. Beide opties zijn volgens de projectleider niet mogelijk omdat het een 30 km zone is.

Wij hebben ons hard gemaakt om op andere manieren de brommers af te remmen of in elk geval erop te attenderen dat sprake is van overstekende kinderen. Bijvoorbeeld door witte markeringen op het wegdek aan te brengen en/of borden met 'Overstekende Kinderen' te plaatsen vanuit beide richtingen om gebruikers van het fietspad te waarschuwen. De projectleider heeft toegezegd naar dit voorstel te kijken.

Dennis vraagt aandacht voor de bezwaren van de bewoners van de Zuidzijde van de Schubertstraat tegen het wijzigen van het dwarsparkeren in langsparkeren. Hij merkt in dat verband verder op dat er aan de Zuidzijde van de Schubertstraat een invalideparkeerplaats is en merkt op dat in het geval van langsparkeren veelal te weinig ruimte aanwezig is om uit de achterklep van de auto een invalidenwagen te laten rijden.

De projectleider legt uit dat de insteek is om van de Schubertstraat een fietsstraat te maken. In fietsstraten wordt per definitie in file geparkeerd vanwege de verkeersveiligheid. Bij langsparkeren kun je bij het in- en uitparkeren veel gemakkelijker in je zijspiegel controleren of er verkeer aankomt. Bij dwarsparkeren blijf je altijd onoverzichtelijke situaties houden bij het parkeren en uitparkeren, hetgeen onwenselijk is in een fietsstraat. Met betrekking tot de invalideparkeerplaats geeft de projectleider aan dat hij hiervan een aantekening maakt, zodat daarmee rekening kan worden gehouden.

Wat betreft de Sibeliusweg was de optie om wanneer er een tweerichtings fietspad komt aan de noordzijde, er vanuit de appartementencomplexen gezien eerst een groenstrook komt, dan een stoep die breed genoeg is om twee rollators of rolstoelen elkaar te laten passeren. Daarna het verbrede tweerichtingsfietspad en daarna de groenstrook.

Wij hebben besproken dat de bewoners bezwaren hebben tegen het plan van een tweerichtingen fietspad. Wij hebben aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar de variant waarbij aan beide zijden van de Sibeliusweg (een aan de Zuidzijde en een aan de Noordzijde) een fietspad blijft, beide met één rijrichting maar dan wel verbreed voor de veiligheid. Dit is de meest ideale optie omdat deze oplossing enkel ten koste van een deel van het groen tussen het fietspad en de rijbaan voor auto's gaat en de bewoners hebben aangegeven dat deze optie hun voorkeur verdient. Deze optie zal serieus worden overwogen. Ook hebben we besproken dat de veiligheid bij de rotonde verbeterd moet worden. Dit door het fietspad ronder en vloeiender (minder scherpe bochten) om de rotonde te laten lopen.

Wij hebben ons als WOP-bestuur hier bij de projectmanager hard voor gemaakt.

Aansluitend werd gevraagd of de begroeiing op de rotonde aangepast kan worden met wat lager groeiende planten waardoor het zicht beter wordt. Dat kan niet meegenomen worden, het past niet in het budget.

Wij hebben gevraagd welke afweging gemaakt wordt bij het maken van een keuze voor een van de varianten. De projectmanager gaf aan dat eerst naar de verkeersveiligheid gekeken wordt, die staat voorop. Verder moet het ook in het budget passen.

Er komt een fietstocht met de projectleider en wethouder Stuivenberg en iemand van de WOP en enkele bewoners. De bedoeling is in verband met Corona dit met een klein groepje te doen waar met name de wethouder nog wat toelichting kan geven.

In de tweede helft van mei komt de gemeente middels een digitale bijeenkomst bij de bewoners terug met de aangepaste plannen. Vervolgens wordt een verkeersbesluit genomen, waartegen bezwaar open staat voor belanghebbenden.

Wij hebben aan de projectmanager gevraagd wat beeldmateriaal te maken en aan ons te sturen om ons agendapunt tijdens de WOP 's-Gravenland Bijeenkomst van woensdag 14 april 2021 duidelijker te maken wanneer wij over het gesprek met de projectmanager van 8 april jl. verslag doen. Bijvoorbeeld met plaatjes hoe de nieuwe oversteekplek naar de speeltuin bij de Schubertstraat Noord, de fietspaden bij de Sibeliusweg en de rotonde eruit kan komen te zien.