



Pilot fietsroute Belcantodreef

*Reactienota zienswijzen op de rapportage
betreffende evaluatie en vervolproces
van de proefmaatregelen*

gemeente harderwijk



Pilotafsluiting fietsroute Belcantodreef

Reactienota zienswijzen op de rapportage betreffende
evaluatie en vervolgproces van de proefmaatregelen

Versie 2.2

18 januari 2021

Inhoud

1 – Inleiding	4
1.1 – Aanleiding	4
1.2 – Kennisgeving	4
1.3 – Inspraak en ontvankelijkheid.....	5
2 – Beantwoording inspraakreacties	6

1 – Inleiding

1.1 – Aanleiding

Van 24 februari 2020 tot 24 juni 2020 is de fietsroute langs de adressen Belcantodreef 1 ^t/_m 37 (hierna: fietsroute Belcantodreef) bij wijze van proef afgesloten. Directe aanleiding voor deze proef is een petitie van verschillende buurtbewoners. Ze hebben hierin aandacht gevraagd voor de verkeersonveiligheid en geluidsoverlast die zij ervaren langs deze fietsroute. Al eerder is de fietsroute Belcantodreef opgenomen als actielocatie in zowel het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP, 2010), het Verkeersveiligheidsplan (2016) en in het gemeentelijk Integraal Fietsbeleid (2019).

Doel van de opname van de fietsroute als actielocatie én de proefafsluiting is te komen tot een definitieve verkeersveilige invulling van de fietsroute tussen Harderwijk en Ermelo-West.

In het rapport *'Pilot fietsroute Belcantodreef - Rapportage betreffende de evaluatie en vervolgproces van de proefmaatregelen'* (hierna: de rapportage) wordt het achterliggende proces uiteengezet en geleid naar een conclusie hoe verder te gaan. Binnen een inspraakperiode is de mogelijkheid gegeven een reactie op dit rapport te geven. Volgens de inspraakverordening van de gemeente Harderwijk is een officiële inspraakprocedure in deze situatie overigens niet vereist. Gezien de belangen en mening van verschillende direct aanwonenden is hen desondanks wel de gelegenheid gegeven om op genoemd rapport in de vorm van inspraak te reageren. In voorliggende reactienota wordt op de ingekomen inspraakreacties gereageerd.

1.2 – Kennisgeving

De inspraakprocedure is aangekondigd met een schriftelijke uitnodiging aan 120 aan de fietsroute gelegen adressen. Deze brief is op 16 september 2020 verzonden aan de volgende adressen (in totaal 111):

Chansondreef	1	3845 GE HARDERWIJK
Musicaldreef	1	3845 GH HARDERWIJK
Musicaldreef	2	3845 GK HARDERWIJK
Operadreef	1	3845 GM HARDERWIJK
Operadreef	2	3845 GP HARDERWIJK
Rapdreef	1 ^t / _m 23 (oneven)	3845 GS HARDERWIJK
Ariadreef	1 ^t / _m 12	3845 GT HARDERWIJK
Belcantodreef	1 ^t / _m 37 (oneven)	3845 GV HARDERWIJK
Belcantodreef	39 ^t / _m 73 (oneven)	3845 GW HARDERWIJK
Belcantodreef	2 ^t / _m 48 (even)	3845 GX HARDERWIJK
Chansondreef	2	3845 GZ HARDERWIJK
Dassenbergerhout	1 ^t / _m 33 (oneven)	3845 HG HARDERWIJK
Dassenbergerhout	2 ^t / _m 10 (even)	3845 HG HARDERWIJK

Tevens is de rapportage gedeeld met belangengroeperingen zoals Veilig Verkeer Nederland afdeling Harderwijk-Hierden, Fietsersbond Harderwijk en politie. Zij zijn hiermee eveneens in de gelegenheid gesteld een formele reactie op de rapportage te geven.

Van 16 september tot en met 31 oktober 2020 was het mogelijk om de rapportage in te zien en te reageren.

1.3 – Inspraak en ontvankelijkheid

Tijdens de periode van ter inzagelegging zijn verschillende zienswijzen ingediend. Met het oog op privacyoverwegingen zijn de zienswijzen niet voorzien van NAW-gegevens, maar zijn deze geanonimiseerd voor zover het natuurlijke personen betreft.

Nummer	Indiener	Postcode woonadres (bij natuurlijk persoon)	Datum
1	Natuurlijk persoon	3845 GV	19 september 2020
2	Natuurlijk persoon	3845 GV	27 september 2020
3	11 natuurlijke personen	3845 GS	12 oktober 2020
4	Natuurlijk persoon	3845 GW	13 oktober 2020
5	Natuurlijk persoon	3845 GV	13 oktober 2020
6a 6b	Natuurlijk persoon	3845 GV	23 oktober 2020 (eerste zienswijze) 28 oktober 2020 (aanvulling)
7	Natuurlijk persoon	3845 GV	25 oktober 2020
8	Natuurlijk persoon	3845 GV	26 oktober 2020
9	Natuurlijk persoon	3845 GX	30 oktober 2020
10	Natuurlijk persoon	3845 GV	30 oktober 2020

In totaal zijn er 10 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn ingediend door natuurlijke personen. Twee indieners staan positief en acht indieners staan overwegend negatief tegenover de uitkomst van de rapportage.

Belangenorganisaties hebben geen zienswijze op het rapport ingediend. Wel hebben zij op 2 december 2020 in een mondeling overleg te kennen gegeven zich achter het rapport te scharen.

De ingekomen zienswijzen hebben niet geleid tot een andere conclusie van de rapportage. Wel zijn naar aanleiding van zienswijzen een aantal kleine aanpassingen gedaan aan de rapportage. Dit betreft vooral tekstuele verduidelijkingen.

2 – Beantwoording inspraakreacties

De ingediende reacties zijn hieronder overgenomen. Eventuele aanhef, groet en dergelijke zijn weggelaten. De reacties zijn niet redactioneel bewerkt of samengevat. Wel zijn spellings- en interpunctiefouten gecorrigeerd.

Indiener	Reactie	Beantwoording
1	<p>Net het rapport gelezen. Helder verhaal. Dank voor alle inzet en bedenken opties. Mijn voorkeur is optie 3a: een fietspad achter de huizen langs.</p> <p>Als bewoner van de Belcantodreef lijkt het mij wel prettig als de doorgang ter hoogte van nummer 73 openblijft, al dan niet met hekjes zoals nu het geval is.</p> <p>Succes!</p>	<p>Deze doorsteek blijft in oplossingsrichting 3a inderdaad open in de huidige vorm, dus met hekjes.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
2	<p>Foute uitvoering proef</p> <p>Ons inziens is de proef vanaf de start NIET goed ingezet. De afsluiting was feitelijk geen afsluiting: In punt 2.2.3 van het rapport worden de schaarhekjes ter hoogte van Belcantodreef 73 besproken. Er wordt gesproken in het rapport over dat deze doorgang alleen voor voetgangers e.d. geschikt zou zijn. Helaas was de uitvoering van het hek zodanig, dat fietser massaal voor deze doorgang kozen. Wij denken dat er andere manieren bestaan om de doorgang wel geschikt te maken voor voetgangers, maar niet voor doorgaand fietsverkeer.</p> <p>De keuze van fietsers om de doorgang ter hoogte van nummer 73 te gebruiken, hangt ook samen met de verkeerssituatie verderop in de Belcantodreef. Als de fietsoversteek Rapdreef/Belcantodreef niet toegankelijk meer zou zijn en de Rapdreef aan de kant van Operadreef afgesloten zou zijn, zou het nut er niet meer zijn om de Belcantodreef in te fietsen.</p>	<p>Ook wanneer de Rapdreef op meerdere plaatsen afgesloten geweest zou zijn, zouden er nog verschillende mogelijke binnendoor-routes resteren. Bijvoorbeeld via de Operatedreef, via de Ariadreef of via het Fanfarepad. Deze routes zijn namelijk korter dan de 'officiële' omleidingsroute via het Operapad en zouden ertoe hebben geleid dat fietsers alsnog via de Belcantodreef waren gefietst. Bovendien is tijdens de pilot gebleken dat zelfs o.a. rozenstruiken en hekken (nabij Belcantodreef 37) fietsers niet konden weren. De conclusie is dan ook dat de omrijdaf-</p>

	<p>Daarnaast kan ook daar betere bewegwijzering helpen.</p> <p>Vervolg hierop is punt 2.2.4. De halve rijbaanafzetting (andere zijde van het probleemdeel van de fietsroute). Het beginpunt Rappad is niet afgesloten, maar alleen voorzien van een bord met daarop vermeld: doorgaande fietsroute afgesloten. Fietsers dachten: is dit wel zo ? en fietsten door, zoals voorheen.</p> <p>Daarnaast is het bord, zoals ook in het rapport staat, meerdere malen verplaatst en uiteindelijk verdwenen. Ook dit is door ons als bewoners gemeld bij de gemeente. De keuze van de gemeente om daarop alleen een bord te plaatsen, vinden wij ronduit vreemd. De uitleg dat er asfalt zou moeten worden opengebrouwen vonden wij nogal ver gaan. Er bestaan bijvoorbeeld ook betonblokken die tijdelijk geplaatst kunnen worden, die meer indruk wekken en ook vandalismebestendig zijn.</p> <p>Ons inziens had het fietspad bij de kruising Operadreef/Rapdreef moeten worden afgesloten, en een fietsremmend hek geplaatst moeten worden op de overgang van Rappad > Rapdreef, zodat fietsers 'gedwongen' werden het rode pad te kiezen.</p>	<p>stand te groot wordt geacht en de obstakels tijdens de proef als minder belemmerend werden geacht dan de omrijdafstand. Deze conclusie wordt ondersteund door de enquêteresultaten. De suggestie om de fietsroute op nog meer locaties te knippen draagt bovendien niet bij aan de leefbaarheid in de wijk. Dat zou betekenen dat bewoners hun eigen wijk niet meer in of uit kunnen fietsen.</p> <p>Er is ruimschoots extra bewegwijzering geplaatst. Echter heeft bewegwijzering slechts beperkt effect op plaatselijk bekend verkeer.</p> <p>Het is niet realistisch om verkeersborden te plaatsen die 'in twijfel getrokken' worden. Daarom ligt het niet voor de hand dat fietsers de waarheid van het verkeersbord 'fietsroute afgesloten' in twijfel hebben getrokken.</p> <p>De keuze na de bewonersmeldingen was deze: ofwel de halve rijbaanafzetting wordt teruggeplaatst, met het risico dat binnen afzienbare tijd de waarschuwing 'doorgaande fietsroute afgesloten' aan vandalisme onderhevig werd en de boodschap opnieuw niet meer leesbaar was, ofwel het plaatsen van een meer vandalismebestendige vaste paal in de grond, weliswaar zonder losstaande halve rijbaanafzetting. Het plaatsen van betonblokken was inderdaad mogelijk geweest. Tijdens de proef is hier niet aan gedacht. Bovendien had de gemeente deze niet op voorraad, dus er had enige levertijd ingecalculereerd moeten worden. Echter is de werking van betonblokken niet anders dan een halve rijbaanafzetting of schaarhekjes. Fietsers hebben nog altijd de mogelijkheid om langs de afzetting heen te fietsen. Dat moest ook wel, omdat de wijk voor bewoners bereikbaar moet blijven.</p> <p>Fietsers werden gedwongen om te fietsen nabij Belcantodreef 37 vanwege de fysieke afsluiting. Dat fietsers ervoor kozen onder de fysieke afsluiting door te kruipen, zegt wat over de (dis)acceptatie van de afsluiting. Hoewel omfietsen gemakkelijker is, kozen</p>
--	---	---

	<p>Nu kozen mensen de oude route, mede omdat de Belcantodreef ter hoogte van nummer 37 niet voldoende was afgesloten. (Een half hek, waar zoals in het rapport staat, veelvuldig onderdoor werd gekropen).</p> <p>Daarnaast verplaatste het fietsverkeer zich naar de andere doorgang ter hoogte van nummer 73. Door de inkleding van de proef is er irritatie ontstaan bij de bewoners van het andere deel van de Belcantodreef, omdat het fietsverkeer en daarmee de overlast zich daarheen verplaatste. Dit was uitdrukkelijk niet onze bedoeling.</p> <p>Onze oplossing, de fietsroute zodanig inrichten dat fietsers het rode fietspad Operapad/Muziekpad gaan gebruiken, is tot op heden de oplossing met de laagste kosten en de minste overlast. De bewoners van de Belcanto- en Rapdreef hadden verwacht dat de hele Belcantodreef zou worden afgesloten. Dit is ook na de start aangegeven aan de gemeente. Meerdere malen hebben wij vermeld dat de omrijtijd via het Operapad en Muziekpad slechts 30 seconden bedraagt (voor bromfietsers en elektrische fietsen uiteraard nog minder). Wij hebben dit met een stopwatch opgenomen. We begrijpen dat, wanneer dit omgerekend wordt in factoren dat dit groter wordt gemaakt op papier. De feitelijke reistijd wordt volgens ons niet extreem aangetast. Hieraan ten grondslag ligt ons inziens ook weer dat er keuze was voor de fietser tijdens de proef. Verwijder deze keuze en er ligt een comfortabele, veilige route.</p> <p>Verkeerskundige uitgangspunten We begrijpen dat fietsers altijd de ge-</p>	<p>fietsers ervoor om met fiets en al onder de afsluiting door te kruipen of er overheen te klimmen. Ook werd veelvuldig een alternatieve route gezocht, echter niet via het Operapad. Bij het afsluiten van het Rappad of andere doorsteken zou hetzelfde gebeurd zijn. Fietsers hadden dan hoogstwaarschijnlijk een korter alternatief opgezocht dan via het Operapad. Bijvoorbeeld via het grasveld richting de Ariadreef of via Operettedreef of Fanfarepad. Bovendien is het niet wenselijk om de gehele buurt af te sluiten van de omliggende fietspaden. Dat komt niet ten goede van de (bewoners)bereikbaarheid.</p> <p>De bewoners van het gedeelte Belcantodreef 26 t/m 48 + 55 t/m 73 hebben tijdens de proef inderdaad ongeveer dezelfde ervaringen ervaren als de bewoners van Belcantodreef 1 t/m 37 voor start van de proef. Echter zou deze verplaatsing van de door bewoners ervaren knelpunten hetzelfde geweest zijn als het doorsteekje bij Belcantodreef 73 compleet was afgesloten. Dan zouden bijvoorbeeld bewoners van het Operapad, de Ariadreef of de Operettedreef dit ervaren.</p> <p>De door indiener geschetste oplossingsrichting is voor bewoners van de Belcantodreef een goede oplossing. Zij zijn van de door hen ervaren knelpunten af. Echter is dit slechts een deel van de omschreven knelpunten. Het andere deel bestaat uit het ontbreken van een schakel in de doorgaande fietsroute Harderwijk – Ermelo-West. Het betreffende fietsverkeer is hiermee belangrijke belanghebbende. Zij zijn niet gebaat bij de door indiener genoemde oplossingsrichting. Dit is ook gebleken uit de evaluatie van de pilot. Het Operapad biedt inderdaad een comfortabele route, maar sluit niet aan op de doelgroep, namelijk doorgaand fietsverkeer tussen Harderwijk en Ermelo-West.</p> <p>Het is inderdaad mogelijk om fietsers te</p>
--	---	--

	<p>voelsmatige kortste route kiezen, maar wanneer de omgeving op zo'n wijze is ingericht dat de fietser niet verder kán, zal de fietser de aangegeven route gaan kiezen. (Dit is al bewezen: door het fietspad langs het spoor te verwijderen. Er fietst bijvoorbeeld niemand meer langs het hondenuitlaatveld (de oude doorgaande route Harderwijk-Ermelo), omdat dit niet begaanbaar is.</p> <p>In punt 4.6.2 wordt ingegaan op de verkeerskundige uitgangspunten. Punt C hiervan is voor ons van belang: Er wordt te weinig stilgestaan bij de gevaarlijke fiets-oversteek Rapdreef/Operadreef. Het wordt benoemd dat er een wijziging zal komen in de inkleding van de oversteek, maar het feit blijft dat deze weg de enige in- en uitgang is van dit deel van Muziekland. Wij denken dat door deze oversteek te sluiten en de fietsers te leiden naar de overzichtelijkere en rustigere locatie op het Operapad, er een hoop overlast en veel onveilige situaties kunnen worden voorkomen. (Doordat hier minder auto's rijden, een deel hiervan is al uitgewaaid richting Belcantodreef en Operatedreef.)</p> <p>Punt G valt wat uit de toon met de rest van de punten: Is aansluiting op de Waterplassteeg per se noodzakelijk voor de Belcantodreef? (Punt 4.6.2 G.) Er bestaan in bijvoorbeeld Stadsweiden, Walstein en Frankrijk genoeg straten die doodlopend zijn. Er is voor bewoners van de Belcantodreef een uitwijkmogelijkheid om via de Operadreef en Operapad naar het winkelcentrum en de voorzieningen aan het Triasplein en verder in de wijk te komen.</p> <p>Missend uitgangspunt Bij de punten van 4.6.2 mist er volgens ons nog een punt: Vermijd zoveel mogelijk een fietsroute die gedeeld wordt met autoverkeer. De route die nu als conclusie wordt</p>	<p>dwingen om een andere route te kiezen. Dat is niet altijd een oplossing. In deze casus is een deel van het probleem namelijk dat er een <i>missing link</i> is in de doorgaande fietsroute Harderwijk – Ermelo-West. Daarom is deze als speerpunt opgenomen in o.a. het Integraal Fietsbeleid en het Verkeersveiligheidsplan. Tevens is in de proef gebleken dat fietsers op een gegeven moment alternatieven gaan zoeken, bijvoorbeeld via grasvelden of bloemenperkjes. Dat geeft aan dat de acceptabele omrijdafstand begrensd is.</p> <p>De kruising Operadreef / Rapdreef is door bewoners aangekaart als 'gevaarlijke situatie'. Gelet op de geregistreerde ongevallen van de afgelopen 6 jaar is echter verkeerskundig gezien geen aanleiding om maatregelen te nemen op de kruising Operadreef / Rapdreef.</p> <p>Overigens zou de fietsroute via het Operapad in het kader van sub C van paragraaf 4.6.2 van het rapport inhouden dat er vier kruisingen op de route zouden zijn. Oplossingsrichting 3a behelst slechts één kruising. Cumulatief is het wel correct dat op deze ene kruising meer kruisend verkeer rijdt dan op de vier andere kruisingen.</p> <p>De opbouw van de wijk Drielanden als fietswijk volgens het 'Houtens model' kenmerkt zich door de fietsstructuur. Gemotoriseerd verkeer kan slechts via één route de buurten in- en uitrijden. De buurten worden onderling gelinkt door fietsdoorsteken. De Waterplassteeg is een van de hoofd fietsaders door Drielanden. Gelet op de wijkstructuur is het niet acceptabel als Muziekland IV geen aansluiting heeft op de Waterplassteeg. Bovendien gaat het hier om een gehele buurt (dus niet om één straat, maar meerdere) die afgesloten zou worden van de Waterplassteeg. Dat is niet te vergelijken met een doodlopende straat in een andere wijk in Harderwijk.</p> <p>De inhoud van het ingebrachte missende uitgangspunt wordt gedekt door punt F in paragraaf 4.6.2 van het rapport. Een vrijliggende fietsroute houdt in: een fietsroute</p>
--	--	---

<p>aangedragen, blijft door de Rapdreef lopen.</p> <p>Creëren onveilige situatie</p> <p>Als laatste punt wordt er ons inziens iets over het hoofd gezien bij het aanleggen van een fietspad achter de huizen van de Belcantodreef 1-37 langs: Er wordt nieuwe onveilige situatie toegevoegd aan de route: Op de route is geen zicht, wat 's avonds onveilige situaties kan opleveren. Er staan veel bomen en via het voetbalveld en woonwagengebied kunnen eventuele belagers gemakkelijk vluchten.</p> <p>Conclusie</p> <p>De conclusie van het rapport is volgens ons niet juist: er is voor de fietser keuze gelaten. Juist tijdens een proef had er voor de fietser geen keuze voor een route via een schaarhek of een bloemenperk mogen zijn. Wij vinden dat de verkeersveilige factor ondergeschikt wordt gemaakt aan de wens van fietsers om "de kortste" route te willen kiezen. U als gemeente/overheid zou juist moeten waken over de veiligheid, wanneer burgers dit niet zelf kunnen of willen. Er wordt teveel stilgestaan bij de huidige situatie en dat fietsers niet zouden kunnen wennen aan nieuwe situaties. Dit lijkt ons totaal niet het geval: De fietsroute is destijds veranderd, dit zou nu weer kunnen.</p> <p>In Harderwijk zijn tal van voorbeelden te vinden die in het begin wellicht niet logisch leken, maar nu als feit worden aanvaard, juist ook omdat er geen alternatieven meer worden aangeboden. (Denk hierbij aan de herinrichting van het Stationsgebied, het eenrichtingsverkeer maken van de Weiburglaan, de verwijdering van het fietspad tussen het hockeyveld en het voetbalveld in het Sypelgebied.) Om deze laatste als voorbeeld te noemen: als hier alleen een bord was geplaatst met: fietsroute is verplaatst, en het pad lag er nog, dan zouden er nu nog mensen fietsen).</p> <p>In het rapport wordt het <i>not-in-my-backyard</i>-principe aangehaald. Met onze oplossing wilden wij overlast voor andere wijkbewoners juist zoveel mogelijk voor-</p>	<p>waar geen ander verkeer dan fietsers gebruik van maakt.</p> <p>De route maakt deel uit van de fietsroute Harderwijk – Ermelo-West. Ten zuiden van de Belcantodreef verlaat men de bebouwde kom en komt men in een stil en donker plattelandsg gebied. Aan de noordzijde vervolgt de fietsroute via het Drielandenpad. Het Drielandenpad ligt ook buiten het zicht van omwonenden of wegverkeer, verscholen in bosschages. Gelet op de aansluiting op vervolgracés verschilt de nieuwe fietsroute niet van de aansluitende trajecten op de route Harderwijk – Ermelo-West.</p> <p>Een route via een schaarhek of een bloemenperkje is geen route die door de gemeente wordt voorzien als 'alternatief'. Dat fietsers heel bewust kiezen voor een dergelijke route geeft een duidelijk signaal af, namelijk dat de omleidingsroute niet geschikt wordt geacht. Dit is onderschreven door de enquêteresultaten. Vanuit de gemeente worden zaken belicht vanuit het algemeen belang. In deze casus spelen de belangen van bewoners én van fietsers op een regionale hoofdfietsroute. Een zorgvuldige afweging tussen beide belangen is essentieel. Als belangen van elkaar verschillen, zal de afweging tussen beide altijd ten gunste van de ene en ten nadele van de andere partij zijn.</p> <p>De route via de Belcantodreef werd sinds het verdwijnen van de fietsroute langs de Westermeeuweg inderdaad eveneens als 'feit' aanvaard. Echter werd door zowel bewoners als fietsroutegebruikers veel melding gedaan dat deze route knelpunten met zich meebracht. Juist dit is aanleiding geweest om de pilot te starten en op zoek te gaan naar een goede invulling van de fietsroute. Een route kan wel als 'feit' aanvaard worden, echter wil dat niet zeggen dat dat ook de beste oplossing is.</p> <p>Dit is een letterlijke vertaling van het Nimby-principe, wat feitelijk inderdaad juist is. Echter zou de in deze inspraakreactie voorgestelde oplossingsrichting (evenals oplos-</p>
--	--

	<p>komen. De conclusie van het rapport lijkt nu, voor de groep die het probleem heeft aangekaart juist te worden: In our backyard....</p> <p>Wat ons nog verbaasde, was dat de uitkomst van de proef nu als uitgangspunt wordt genomen voor een vervolg dat volgens het rapport nu al vastligt: Punt 6.2.3 we mogen reageren maar er is geen formele mogelijkheid meer bezwaar te maken.</p> <p>Onze conclusies over het rapport in het kort: Uitkomst onderzoek gekleurd door onjuiste uitvoering proef. Onveiligheid oversteek Rapdreef / Operadreef onderbelicht. We hopen dat onze zienswijze mee wordt genomen in uiteindelijke conclusie.</p>	<p>singsrichting 1 in het rapport) de door de bewoners ervaren problemen verplaatsen naar elders. Daarnaast wordt het bestaande knelpunt dat fietsroutegebruikers ervaren vele malen groter gezien de toename van de fietsafstand.</p> <p>Oplossingsrichting 3a levert het beste onderzoeksresultaat. Daarom wordt deze oplossingsrichting als uitgangspunt genomen. Bovendien past deze oplossingsrichting binnen het bestemmingsplan. Tegen het bestemmingsplan (welke alreeds mogelijkheid biedt voor een fietspad achter de woningen Belcantodreef 1 t/m 37) had bij de vaststelling daarvan bezwaar gemaakt kunnen worden, maar dat is niet gebeurd. Ook zijn geen verdere vergunningen of verkeersbesluiten nodig om het fietspad te realiseren. Het gaat om feitelijk handelen, het uitvoeren van vastgesteld beleid. Omdat gemerkt is dat deze kwestie gevoelig ligt bij verschillende belanghebbenden, is hen wel de mogelijkheid tot inspraak gegeven. Dit is een extra mogelijkheid, formeel zou dat volgens de geldende inspraakverordening niet hoeven.</p>
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
3	<p>Allereerst is het goed om aan te geven dat we het waarderen dat jullie onderzoek hebben gedaan naar de doorgaande fietsroute tussen Ermelo en Harderwijk via de Belcantodreef en de Rapdreef. De manier van communiceren en openheid naar de bewoners waarderen we zeer.</p> <p>Inmiddels is het niet meer het moment om het over de proef te hebben, wel om het over de uitkomsten en dus het evaluatierapport te hebben. Wat ons opvalt is dat het rapport vrijwel volledig toegespitst is op de Belcantodreef en de wensen van de bewoners van deze straat. Aangezien de bewoners van de Rapdreef ook betrokken</p>	<p>De pilot richtte zich met name op de verkeersonveilige situaties die door bewoners en door fietsroutegebruikers in het voortraject (2015-2019) zijn geconstateerd. Deze verkeersonveilige situaties zijn voornamelijk bevonden aan de Belcantodreef en niet aan de Rapdreef. Bovendien kwamen de meldingen van overlast de achterliggende jaren</p>

	<p>zijn in het gehele proces, was onze verwachting dat ook naar onze straat en onze belangen gekeken zou worden. We zijn teleurgesteld dit niet terug te zien in het rapport.</p> <p>Toen de doorgaande fietsroute nog langs de Westerveenweg liep - zo'n 6 (?) jaar geleden - was het op de Rapdreef rustig en konden kinderen, al dan niet met ouders, veilig op straat spelen zonder doorgaand verkeer. Door de geplaatste tunnel onder het spoor door moest er natuurlijk een alternatieve tijdelijke route gevonden worden voor de fietsroute langs de Westerveenweg en dit is de route Belcantodreef / Rapdreef geworden. We willen u er graag op attenderen dat verschillende bewoners van de Rapdreef hier in de afgelopen 5 jaar zijn komen wonen met de toezegging dat de fietsroute voor ons huis langs, van tijdelijke aard zou zijn. Door deze tijdelijke fietsroute voor onze huizen langs is er veel veranderd voor ons als bewoners.</p> <p>Doordat er nu zo veel verkeer langs onze huizen komt (lees: fietsers, scooters en brommers) is het veel onveilig geworden voor ons en onze kinderen en daarnaast is de geluidsoverlast ook enorm toegenomen. Scooters en brommers maken veel geluid en fietsers zijn vaak luidruchtig en hebben met enige regelmaat de muziek hard aanstaan via een geluidsbox; ongeacht het tijdstip.</p> <p>Voor de fietsers, brommers en scooters zelf</p>	<p>vanuit de Belcantodreef en niet vanuit de Rapdreef.</p> <p>Het huidige gebruik van de fietsroute Belcantodreef / Rapdreef is inderdaad bedoeld als tijdelijke oplossing, in afwachting van een definitieve invulling van de doorgaande fietsroute Harderwijk – Ermelo-West. Deze definitieve invulling is in dit onderzoek uiteengezet in een vijftal oplossingsrichtingen. Het hoeft echter niet zo te zijn dat de Rapdreef geen onderdeel uitmaakt van de uiteindelijke oplossingsrichting. De uiteindelijke oplossingsrichting kan ook zijn dat de Rapdreef in de definitieve fietsroute komt te liggen. Dat is in oplossingsrichting 3a het geval.</p> <p>Het is begrijpelijk dat de oude fietsroute langs de Westerveenweg minder geluid met zich meebracht dan de huidige situatie. Echter zijn in de periode 2012-2015 bij de ontwikkeling van de fietstunnel Weisteeg in combinatie met het opheffen van de fietsroute Westerveenweg alle voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen. Het verkeersveiligheidsaspect voor realisatie van de fietstunnel in combinatie met het opheffen van het fietspad Westerveenweg woog in deze afweging zwaarder dan het geluidaspect. Oplossingsrichting 3a behelst een fietspad conform bord G11 van bijlage I van het RVV 1990, waar alleen fietsers en snorfietsers zijn toegestaan. Een fietspad valt buiten de beoordelingskaders van de Wet geluidhinder. Daarnaast is dit geen bestemmingsplanwijziging, waardoor er ook geen andere toetsingskaders gelden. Overigens: ook bij een bestemmingsplanwijziging blijven er in dezen geen toetsingskaders over. Stemgeluid van voorbijrijdende mensen, speakers of snorfietsgeluid vormen namelijk geen toetsingskader.</p> <p>Ten eerste is de doorgaande fietsroute Bel-</p>
--	---	---

	<p>is het ook niet geheel veilig door het uitrijden van auto's van onze opritten. Er is natuurlijk een trottoir voor onze huizen langs, maar wij merken dat deze ook vaak gebruikt wordt door scooters, om de (relatief lage) drempel te omzeilen en zo het gas erop te kunnen houden. Dit is gevaarlijk voor de bewoners die hun eigen oprit verlaten, bovendien veroorzaakt dit ook nog meer geluidsoverlast omdat de huizen zo dicht op het trottoir staan.</p> <p>Wij missen in het evaluatierapport een oplossing voor bovenstaande constateringen. Welke oplossingen heeft de gemeente voor de bewoners van de Rapdreef, om onze veiligheid te waarborgen en om doorgaand verkeer en bijkomende geluidsoverlast in onze straat te beperken / te voorkomen?</p>	<p>cantodreef / Rapdreef feitelijk gesloten voor bromfietsen. Zij mogen wel op de Rapdreef zelf rijden, maar niet op de tussenliggende rode geasfalteerde fietspaden zoals de Waterplassteeg en het Rappad.</p> <p>Ten tweede is dit geen direct gevolg van de oplossingsrichting zoals die nu voorgesteld is. Op plaatsen – zeker in woongebieden – waar een trottoir aanwezig is, mag verwacht worden dat daar voetgangers, fietsers en overig verkeer aanwezig is. Eveneens zijn uitritten in woongebieden eerder regel dan uitzondering en daardoor geen onverwachte situatie voor verkeer dat zich in een woonwijk (ofwel op een zogeheten 'erftoegangsweg') bevindt.</p> <p>De Rapdreef is ingericht als fietsstraat. Daarmee is een zorgvuldige en veilige inrichting van deze doorgaande fietsroute aanwezig. De geringe intensiteiten autoverkeer en de aanwezige intensiteiten fietsverkeer (circa 2.000 fietsbewegingen per etmaal) geven geen aanleiding tot het nemen van aanvullende maatregelen om de verkeersveiligheid te waarborgen of om geluid tegen te gaan. Wanneer oplossingsrichting 3a wordt uitgevoerd en de Rapdreef definitief onderdeel wordt van de doorgaande fietsroute, is er ook geen enkele aanleiding meer om doorgaand fietsverkeer te weren.</p>
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
4	<p>Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor uw uitvoerige rapport en de gelegenheid om hierop een inspraakreactie te geven. Wel vragen wij ons af, of de in het rapport vermelde schijfdiagrammen wel representatief zijn voor de standpunten van juist de aanliggende bewoners van de Belcantodreef. Ook andere - niet aan de Belcantodreef wonende ingezetenen - worden op zich begrijpelijk meegenomen, waarbij het echter wel de vraag is of de weging daarvan allemaal als even zwaar dient mee te tellen.</p> <p>Daarnaast hebben wij vernomen dat individuele Belcantodreef-bewoners uw enquête met een hun welgevallige oplossingsrichting meerdere malen hebben ingevuld. Dit</p>	<p>Inspreker veronderstelt dat direct omwonenden een zwaarder belang hebben bij de fietsroute dan de gebruikers van de fietsroute. De fietsroute betreft echter een regionale hoofd fietsroute. Daarom zijn gebruikers van de fietsroute zeker niet minder belangrijk dan de direct omwonenden van de route. Om deze reden is het van belang alle belangengroepen op gelijke hoogte te stellen.</p> <p>Alle enquêteresultaten zijn gecontroleerd op dubbellingen. Dergelijke situaties zijn uit de enquêteresultaten weggefilterd.</p>

	<p>leidt uiteraard tot een vertekend beeld.</p> <p>Onderstaand treft u onze reactie aan, waarbij wij nu al uw nadrukkelijke aandacht vragen voor onze eindoplossing onder het kopje Tot slot op bladzijde 4.</p> <p>Problemen: Wij betreuren het in hoge mate dat onze in het rapport aangehaalde petitie/brief aan het College van B&W van 8 juni 2020 (zie uw punt 2.3.2., onderaan op bladzijde 18) van de bewoners van de Belcantodreef 26 ^t/_m 38 en 55 ^t/_m 73 niet tot een andere voorkeurskeuze in het rapport heeft geleid! De door deze bewoners vermelde argumentatie voor een andere keuze namelijk oplossingsrichting 2 op bladzijde 23 (figuur 17) voldoet naar onze mening aan het opheffen van bezwaren van het merendeel van de Belcantodreef-bewoners op zowel de nrs. 1 ^t/_m 37, als die op de nrs. 26 ^t/_m 38 en nrs. 55 ^t/_m 73. In totaal betreft dit maar liefst 36 woningen aan de Belcantodreef en deze oplossingsrichting 2 levert een zeer goede doorstroming, op zonder al te veel overlast voor de bewoners op de nrs. 39 ^t/_m 53. Wij zijn geen aanhangers van het principe <i>'not in my backyard'</i>, maar dit laat onverlet dat het slechts om een zeer gering aantal woningen (8) gaat, zodanig gesitueerd dat deze substantieel verder van de straat zijn gelegen, over een trottoir en parkeerplaats beschikken en dus aan een straat die veel breder is dan de andere straten en daarmee geschikt voor de afwikkeling van fietsverkeer. Bovendien zal deze oplossingsrichting 2 qua uitvoeringskosten slechts een fractie van de door u in het rapport benoemde voorkeur voor oplossingsrichting 3a met zich mee brengen!</p> <p>Daarnaast zijn de in onze brief d.d. 8 juni 2020 genoemde bezwaren, t.w. een verplaatsing van de problemen naar ons stuk van de Belcantodreef (i.c. van overlast voor de nrs. 1 ^t/_m 37 = in totaal 19 woningen naar nu overlast voor onze nrs. 55 ^t/_m 73 en 26 ^t/_m 38 = in totaal 17 woningen!) tijdens de proef onverkort van kracht, ook in belangrijke mate na het beëindigen van de proef! Waarom worden eigenlijk de klach-</p>	<p>Inderdaad sluit de oplossingsrichting 2 aan op de wensen van een relatief grote groep direct aanwonenden van de fietsroute. Echter kent oplossingsrichting 3a relatief gezien een groter draagvlak. Daarnaast voldoet oplossingsrichting 3a beter aan de gestelde verkeerskundige voorwaarden dan oplossingsrichting 2. Ook biedt oplossingsrichting 3a meer oplossend vermogen voor een aantal knelpunten die geformuleerd zijn, waaronder de omrijdafstand op de doorgaande fietsroute.</p> <p>De pilot is gestart vanwege onder meer meldingen van overlast en verkeersonveilige situaties die bewoners van Belcantodreef 1 ^t/_m 37 en 2 ^t/_m 24 ervaren. De bevinding dat deze ervaren overlast zich gedurende de proef grotendeels verplaatste naar Belcantodreef 55 ^t/_m 73 is juist. Op 24 juni 2020 is de pilot opgeheven en is het doorgaande fietsverkeer weer voor het overgrote deel teruggekeerd naar de 'oude' route. Zeker als</p>
--	---	---

	<p>ten van enkele bewoners van de nrs. 1 ^t/_m 37 over overlast wel gehonoreerd en die van onze nrs. 55 ^t/_m 73 en 26 ^t/_m 38 evenzeer terechte, identieke klachten niet? Nu men deze route langs de ingang/uitgang bij de schaarhekjes bij nr. 73 moest gaan volgen, heeft men deze 'ontdekt' en is er veel meer overlast dan in de periode van vóór de proef. De door ons geschetste situatie van een niet voor (brom)fietsverkeer ingerichte veel te smalle straat zonder trottoirs, 33 aanwonende kinderen van wie 22 (zeer) kleine kinderen, geparkeerde auto's en een haakse onoverzichtelijke bocht etc. blijven een groot probleem vormen. Zoals gezegd: wij vrezen dat deze route door ons stuk van de Belcantodreef door een aanzienlijk deel van het (brom)fietsverkeer gevolgd zal blijven worden. De schaarhekjes staan nog steeds dusdanig wijd uit elkaar dat men er zonder noemenswaardig af te remmen behendig doorheen kan 'zwaaien'.</p> <p>Conclusie: Mocht er onverhoopt toch gekozen worden voor de in uw rapport benoemde oplossing in de vorm van een nieuw fietspad t.w. route 3a (figuur 18, bladzijde 25) dan bepleiten wij in ieder geval s.v.p. uw aandacht voor het belang van de volgende aspecten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hopelijk realiseert u zich dat de doorsteek bij nr. 73 dan de enige toegangs- en uitgangsroute vormt vanaf de Waterplassteeg (zowel vanuit het oosten (richting Ermelo v.v.) als het westen (winkelcentrum Drielanden v.v.) en daarnaast de wijk Harderhout II v.v., voor al het (brom)fietsverkeer, naar en van de gehele Muziekwijk IV (met in totaal 61 woningen aan de Belcantodreef) en verder naar het centrum van Harderwijk v.v. Dit laatste overstijgt een interne (wijkgerichte) fietsverbinding. Wij voorspellen helaas, dat een aanzienlijk deel van het (brom)fietsverkeer voor de gehele Belcantodreef (61 woningen) de route via onze straat zal kiezen (nr. 55 ^t/_m 73 en nr. 26 ^t/_m 38), omdat een nieuw aan te leggen fietspad in uw oplossing 3a de Belcantodreef 	<p>oplossingsrichting 3a wordt uitgevoerd, zal de route langs Belcantodreef 73 uiterst weinig door doorgaand verkeer gebruikt worden. Deze route is namelijk volstrekt niet logisch om als doorgaande route te dienen in vergelijking met de alternatieve routes. Daarom is er ook geen enkele aanleiding tot zorgen, evenzeer geen enkele aanleiding om de situatie ter hoogte van Belcantodreef 73 aan te passen. Uiteraard wordt de situatie na realisatie van oplossingsrichting 3a zorgvuldig gemonitord.</p> <p>Bovendien is de conclusie dat de bezwaren die in de brief van 8 juni 2020 zijn geuit niet gehonoreerd zijn onterecht. Zo werd verzocht de proef op te heffen (dat is gebeurd op 24 juni). Ook maakte men zich zorgen over het 'ingesleten gebruik' van de doorsteek bij Belcantodreef 73. Om deze reden zijn de schaarhekjes als ontmoedigingsmaatregel blijven staan.</p> <p>Met oplossingsrichting 3a ontstaat een nieuwe route tussen de Operadreef en de Waterplassteeg. De doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 73 wordt op deze manier ontlast van nagenoeg al het doorgaand verkeer. Enkel plaatselijk bestemmingsverkeer zal nog van deze doorsteek gebruik maken. Dit betreft alleen bestemmingsverkeer van de straat Belcantodreef, omdat voor adressen gelegen aan de Operadreef en noordelijker kortere alternatieve routes richting winkelcentrum, binnenstad en Ermelo voorhanden zijn. Verkeer vanuit Harderhout II richting de binnenstad van Harderwijk zal eveneens voor het nieuwe fietspad kiezen, omdat dat fietspad korter, sneller en comfortabeler fietst dan de alternatieve route langs Belcantodreef 73.</p> <p>Bovenstaande geeft dan ook geen aanleiding om de situatie zoals geschetst in het rapport te wijzigen.</p>
--	--	--

	<p>simpelweg niet kán bedienen vanwege de situering! Dit geeft extra veel drukte bij ons (ook al vanwege gewenning aan deze route), omdat de doorsteek bij nr. 37 dan vervallen is en dit is nu juist de kern van het verplaatsen van het probleem! Toegang en uitgang bij alleen nr. 73 voor de gehele Belcantodreef (61 woningen) voor al het (brom)fietsverkeer kan volgens ons nooit de bedoeling zijn geweest van de gemeente bij het ontsluiten van de Belcantodreef, Muziekwijk IV en verder naar het noorden en zuiden!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laat s.v.p. de doorsteek bij nr. 37 in elk geval open en functioneren tótdat het nieuw aan te leggen fietspad in alle opzichten is afgerond. - Laat s.v.p. de bij nr. 73 geplaatste schaarhekjes te allen tijde staan, nu en in de toekomst. Dit draagt nog enigszins een psychologisch waarschuwingsaspect in zich mee; bekijk s.v.p. nogmaals of de afstand tussen de hekjes smaller gemaakt kan worden en daardoor gebruikers te laten afstappen om het (brom)fietsverkeer zoveel mogelijk te ontmoedigen. Eventuele kinderwagens, rolstoelen en bakfietsen (deze drie komen hier overigens zeer, zeer sporadisch voor en kunnen ook - met alle respect - de route over de iets verder gelegen brug volgen). - Als de doorsteek vanaf de Waterplassteeg bij nr. 37 vervalt, plaatst u dan s.v.p. een heldere bebording aan de Waterplassteeg bij het begin/einde van het nieuw aan te leggen fietspad, zowel aan de zuid- als noordkant van de Waterplassteeg. <p>Tot slot: In onze hierboven genoemde bezwaren en argumentatie hebben wij steeds de in het rapport genoemde oplossingsrichting 3a 'gevolgd'. Alles tegen elkaar afwegend komen wij tot een voor alle bewoners aan de Belcantodreef zeer aanvaardbare en elegante eindoplossing. Combineer oplossingsrichting 3a (meer bedoeld voor door-</p>	<p>De doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 37 blijft inderdaad open totdat het nieuwe fietspad volledig is opengesteld.</p> <p>De schaarhekjes ter hoogte van Belcantodreef 73 blijven op de huidige wijze behouden. Het aanpassen van de hekjes (versmalen) is reeds onderzocht, maar niet mogelijk bevonden om onacceptabele hinder voor bakfietsers, kindervagengebruikers, rolstoelgebruikers e.d. te voorkomen.</p> <p>De nieuwe fietsroute zal duidelijk worden aangegeven middels fietsbewegwijzering.</p> <p>Het nieuwe deel van de fietsroute is alleen voor fietsers. Bromfietsers zijn (net als op de andere fietspaden in Drielanden) niet welkom.</p> <p>Met het creëren van een nieuwe doorgaande route en het openhouden van de doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 73 voor lokaal verkeer wordt naar verwachting ver-</p>
--	--	--

	<p>gaande (brom)fietsverkeer) met oplossingsrichting 2 (doorsteek verplaatsen van nr. 37 naar nr. 53 en meer bedoeld voor het zeer plaatselijke verkeer). Dit brengt slechts summiere meerkosten met zich mee en komt tegemoet aan de doorstroming en alle geuite bezwaren!!!! Wij hopen dat u onze argumentatie en eindoplossing wilt meewegen in uw definitieve beslissing m.b.t. de fietsroute Belcantodreef.</p>	<p>reweg alle genoemde overlast op het wegvak Belcantodreef 55 t/m 73 weggenomen. Het combineren van oplossingsrichting 3a met 2 is daarom niet nodig.</p>
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
5	<p>Het verwondert mij ten eerste dat de meeste mensen die nooit geen overlast hebben gehad (verkeersveiligheid / schade / geluidsoverlast / et cetera) ineens mogen gaan beslissen of wij er geen last van hebben. Ik heb de conclusie al eerder geventileerd tijdens een vergadering op het gemeentehuis (dat dit het plan al was van de gemeente) om de fietsroute toch vlak langs de huizen, nu niet aan de voorzijde maar aan de kant waar de bewoners slapen, te laten lopen.</p> <p>De reacties uit het rapport zijn veelal van mensen die hier niet eens wonen maar alleen maar 3 of 4 moeten omfietsen. De hele evaluatie was mijns inziens een wasse neus daar er niet voldoende dwingende bewijzing was om de mensen een andere route te dwingen. Daardoor gingen fietsers door perken en onder hekken door zelf was er als een route dwars over het voetbalveld. Als mijn vrouw daar iets van zei kreeg zij dingen te horen die geen van jullie wil horen. Pas toen ik bij de gemeente aangaf dat ik de eerste de beste die mijn vrouw nog eens zou beledigen hoogst persoonlijk van zijn fiets zou halen kon er zowaar een hek bij geplaatst worden (nadat ik gebeld was door de BOA's dat ik geen eigen rechter mocht spelen). Ik wist niet eens dat we BOA's hadden in de wijk.</p> <p>De evaluatie heeft lang op zich laten wachten, maar het wegnemen van de borden was binnen 30 minuten gepiept. Even later waren ze aan het meten. Ik vroeg aan de</p>	<p>De knelpunten die als aanleiding voor de pilot dienen zijn tweeledig. Enerzijds ervaren aanwonenden van de fietsroute verkeersonveilige situaties en geluidsoverlast. Anderzijds ervaren fietsroutegebruikers hinder vanwege het ontbreken van een logische fietsroute tussen Waterplassteeg en Drielandendreef alsook verkeersonveilige situaties op de bestaande fietsroute via de Belcantodreef. Dit duidt dat aanwonenden niet de enige belanghebbenden zijn. Ook fietsroutegebruikers zijn belanghebbend. Het gaat immers om een regionale hoofdfietsroute.</p> <p>Bewegwijzering is altijd informatief en niet dwingend. Het feit dat fietsers door perken, onder hekken of via voetbalvelden fietsten, is een duidelijk signaal dat de bewegwijzerde omleidingsroute voor hen niet acceptabel was.</p> <p>Voordat de verschillende oplossingsrichtingen in de evaluatie opgenomen werden, zijn alle mogelijkheden onderzocht op haalbaarheid. Het is immers niet handig om oplos-</p>

	<p>desbetreffende man waarom hij aan het meten was. Kreeg als antwoord: “dat is voor het nieuwe fietspad wat hier komt”. Vanaf dat moment was ik er zeker van dat wij als klagende bewoners niet echt serieus worden genomen. En dus voor de zoveelste keer iets door onze keel gedrukt kregen.</p> <p>De meest goedkope optie die wij hebben aangedragen werd al van tafel geveegd. De mooiste route die via het bruggetje voerde was de beste en goedkoopste maar 4/5 minuten omfietsen was te veel. Je mag dus wel mensen overlast en schade toebrengen maar als je dan een paar minuten moet omrijden ga je klagen en krijg je nog gelijk ook. Dan wordt het fietspad gewoon langs je bed en speelveld van de kinderen gelegd (HELE DURE OPLOSSING). We zullen wel meemaken wat de gemeente in petto heeft (o ja, dat wisten ze zelf al).</p> <p>Misschien zie ik dit zwart wit. Ik hoop het. Ik vind het persoonlijk jammer van de gesprekken die zijn gevoerd die eigenlijk niet nodig waren. Helaas ik zie mij als bewoner MET KLACHTEN niet serieus genomen.</p>	<p>singsrichtingen die – om wat voor reden dan ook – niet haalbaar zijn uitgebreid in het evaluatieonderzoek op te nemen. Ook is een eerste kosteninschatting gemaakt van de verschillende oplossingsrichtingen. In dit kader is ook oplossingsrichting 3a voor het uitzetten van de enquête op locatie gezien.</p> <p>Zoals reeds genoemd spelen er verschillende belangen. Het onderzoek naar de fietsroute Belcantodreef gaat om het vinden van de oplossingsrichting met het meeste oplossend vermogen op alle knelpuntonderdelen. Oplossingsrichting 3a sluit hierop het beste aan. Oplossingsrichting 1 het minste, vanwege het belang van de route als regionale hoofd-fietsroute. Het vraagstuk is dus niet: welke route is het goedkoopst, maar welke route biedt de beste oplossing voor de genoemde knelpunten.</p>
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
6 (a)	<p><u>Eerste zienswijze (21 oktober)</u> Hierin wordt de fietsroute 3a aangewezen. Of men nu fietsroute 3a of 3b kiest: de overlast betreffende geluid zal enorm toenemen. Met name door de bromfietsen en scooters, en wel beginnend bij Belcantodreef 37, daar komt de afslag naar het eventuele nieuwe fietspad. Hier moeten brommers/scooters afremmen, om daarna weer flink gas te nemen om daarna weer op snelheid te komen, en het rechte pad nodig uit tot volaan gas. Dit heeft ook gevolgen voor de andere huisnummers.</p> <p>Men geeft aan: de afstand tot de woning voorkant 4 meter en men gaat naar 14 meter voor de geluidsoverlast (geluid wordt gemeten in decibels en niet in meters). Het geluidsoverlast in de huidige situatie wordt ervaren met 1 slaapkamer aan de voorkant. Bij de eventuele nieuwe situatie gaat de overlast over 3 slaapka-</p>	<p>Op de nieuwe fietsroute zijn alleen fietsers toegestaan. Bromfietsers zijn niet welkom op dit fietspad. Overigens geldt dat voor vrijwel alle fietspaden in Drielanden. Het nieuwe fietspad komt daarnaast op grotere afstand van de gevels van Belcantodreef 1 t/m 37 te liggen.</p> <p>Oplossingsrichting 3a behelst een fietspad conform bord G11 van bijlage I van het RVV 1990, waar alleen fietsers en snorfietsers zijn toegestaan. Een fietspad valt buiten de beoordelingskaders van de Wet geluidhinder. Daarnaast is dit geen bestemmingsplanwijziging, waardoor er ook geen andere toetsingskaders gelden. Overigens: ook bij een</p>

<p>mers aan de achterkant. Dus een enorme toename waar zeker klachten over gaan komen. Het geluidsoverlast is met de jaren enorm toegenomen. Meer treinverkeer en meer rijverkeer op de Westerveenweg (ook mede door helling die er in zit vanwege het fietstunneltje) zeker in de zomer, en 's winters geen blad meer aan de bomen geeft dit al overlast, het in de tuin zitten en met openstaande tuin deuren (de huiskamer is aan de tuinkant) zal er met het voorgesteld nieuwe fietspad veel irritatie geven bij de bewoners 1 t/m 37. Geluidsoverlast. Er zal in de toekomst misschien dan ook een professionele geluidsmeting gedaan kunnen gaan worden.</p> <p>Aangegeven staat er dat de groenstrook zal worden verwijderd om de bestrating voor een fietspad te realiseren. Groen voor steen. Deze groenstrook is mede ontwikkeld om het inbreken te ontmoedigen in samenspraak Politiekeurmerk bij de ontwikkeling van de Belcantodreef 1 t/m 37.</p> <p>Op 11-7-2020 heb ik mijn visie op de een bestaande route bekend gemaakt aan de [gemeente] en mijn voorgestelde route in de evaluatie mee toe te nemen, niet wetende dat de mijn voorgestelde route al in de staatskrant van 20-11-2019 (62564) wordt voorgesteld en wel over het Beneluxpad in de proefperiode. Echter deze is niet naar wens verlopen mede door een niet goed geplaatst bord Rapdreef / Muziekland: namelijk het niet plaatsen van een schaarhek. De reden: de kosten voor het plaatsen er zou in het wegdek geboord moeten worden. Resultaat: een bord wat merendeels in het gras staat. Conclusie: er is geen belemmering voor het doorgaande fiets-/brommerverkeer meer. De reden voor de kosten zou geen obstakel moeten zijn. Daarmede is deze proef niet representatief.</p> <p>De keuze in het staatsblad voor het BENE-LUXPAD wordt omschreven als dat deze is ontworpen op grotere hoeveelheden fiets-/scooterverkeer de verkeerssituatie is veiliger en comfortabeler. Deze route geeft</p>	<p>bestemmingplanwijziging blijven er in dezen geen toetsingskaders over. Stemgeluid van voorbijrijdende mensen, speakers of snorfietsgeluid vormen namelijk geen toetsingskader. Bovendien komt het nieuwe fietspad op grotere afstand te liggen van de woningen dan de huidige fietsroute, waardoor geluidsoverlast redelijkerwijs vermindert.</p> <p>Het fietspad wordt gerealiseerd op de plaats waar nu een gazonstrook ligt. De bomen (houtwal) en de bosschages onder en direct naast de houtwal blijven bestaan. Daarmee vindt er geen grootschalige wijziging plaats aan de groenstructuur, alleen verdwijnt de grasstrook en komt daar een geasfalteerd pad te liggen.</p> <p>De keuze na meldingen m.b.t. het verdwijnen (vernielen) van de halve rijbaanafzetting aan het Rappad was deze: ofwel de halve rijbaanafzetting wordt teruggeplaatst, met het risico dat deze binnen afzienbare tijd opnieuw aan vandalisme onderhevig werd en de boodschap niet meer leesbaar was, ofwel het plaatsen van een meer vandalismebestendige vaste paal in de grond, weliswaar zonder losstaande halve rijbaanafzetting. Vanwege de tijdelijkheid van de proef is besloten geen asfaltopbreking te doen om palen of hekken in het asfalt te plaatsen. Echter is de werking van schaarhekken niet anders dan een halve rijbaanafzetting. Fietzers hebben nog altijd de mogelijkheid om langs de afzetting heen te fietsen. Dat moest ook wel, omdat de wijk voor bewoners bereikbaar moet blijven.</p> <p>De proef, zoals aangekondigd middels een verkeersbesluit in de Staatscourant (nr. 62564, 22 november 2019), was bedoeld om te ondervinden of de alternatieve fietsroutes via bijvoorbeeld Operapad of Beneluxpad als</p>
--	--

<p>6 (b)</p>	<p>nauwelijks langer qua afstand en reistijd dan de huidige en eventuele nieuwe route Belcantodreef. De eventuele gelden voor de aanleg fietspad zouden ook in een begroting kunnen worden meegenomen voor een fietstunnel c.q. fietsbrug welke daar mede het hele probleem is opgelost.</p> <p>Indien men de protesten niet gaat honoreren zal men betreffende het eventuele nieuwe fietspad met een doorlopend trottoir bij de achteruitgang van de tuinen een hek of een natuurlijke afscheiding moeten krijgen om de uitnodiging voor inbraak en het over het trottoir te gaan rijden te ontmoedigen (veiligheid). Tevens aan beide zijden een schaarhek om brommers/scooters te weren, een bord is onvoldoende dat weet men uit de praktijk er word niet gecontroleerd, de kruising als in 4.4 ten uitvoer doen.</p> <p>In de huidige situatie wordt het al veel beter als men de brommers en scooters weert op de Belcantodreef 1 ^t/_m 37. Geen kosten en geen ergernis.</p> <p>Ik kan mij niet verenigen in het voorgestelde fietspad en dien dan ook een protest hierover in. Met andere woorden (IK BEN TEGEN).</p> <p><u>Aanvullende zienswijze (28 oktober)</u> De beoogde fietsroute Belcantodreef heeft niet de oplossing gegeven die voor mij en anderen de goede is.</p> <p>Waar gaat het over: Nadat de Belcantodreef als fietsroute is aangegeven nadat er een fietstunnel is gerealiseerd, is de drukte wel toegenomen ten opzichte van het lokale verkeer. Er zijn in dit onderzoek nooit metingen gedaan.</p>	<p>geschikt alternatief zouden fungeren. De proef een aansluitende enquête heeft daar een antwoord op gegeven: vrijwel geen enkele fietser koos voor de officiële omleidingsroutes. Daaruit kan geconcludeerd worden dat deze alternatieve routes niet aansluiten op het knelpunt dat fietsers op de doorgaande hoofdfietsroute ervaren.</p> <p>Het nieuwe fietspad en naastgelegen voetpad zal worden gerealiseerd conform de landelijke CROW-richtlijnen voor weginrichting. Aanvullende maatregelen, zoals een afscheiding tussen fietspad en voetpad, zijn daarbij niet aan de orde.</p> <p>Het nieuwe fietspad is niet bedoeld voor bromfietzers, evenals de bestaande aansluitende fietspaden. Echter worden geen schaarhekjes geplaatst. Deze leveren namelijk behoorlijke hinder op voor doorgaand fietsverkeer. Daarnaast is de aanwezige bebording voldoende duidelijk.</p> <p>De doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 37 wordt opgeheven. Er zal dan ook geen enkel doorgaand verkeer van en naar de Waterplassteeg via Belcantodreef 1 ^t/_m 37 rijden. Dat wordt namelijk fysiek onmogelijk.</p> <p>Het is inderdaad aannemelijk dat het aantal fietsers dat gebruik maakt van de fietsroute Belcantodreef is toegenomen nadat het fietspad langs de Westermeeuweg in 2015 is opgeheven. Dit onderzoek richtte zich echter op het routekeuzegedrag van de fietser. Het ging er dus niet om hoeveel fietsers door de wijk fietsten, maar juist welke route ze gebruikten. Overigens weten we wel hoeveel fietsers er van de route gebruik maken. Telgegevens uit september 2020 (geen lockdownmaatregelen van kracht, dus zeer beperkte invloed corona) geven aan dat er</p>
--------------	--	--

	<p>Het geluid over last van joelende en gillende jeugd wordt voornamelijk veroorzaakt in de weekenden en wel onder het poortje (onderdoorgang). Situatie duurt al vele jaren en men weet niet beter (gewend).</p> <p>De autoschades zijn zeer beperkt (eigen ervaring). Deze kunnen ook in het verkeer en bij het parkeren bij bijvoorbeeld supermarkten tevoorschijn komen. Inherent aan het auto rijden, kan ook in de stad bij parkeren gebeuren.</p> <p>Men heeft een test met afsluiting Belcantodreef gerealiseerd van 24 februari 2020 tot 24 juni 2020. Er zijn toen alternatieve routes aangeboden. Deze stonden als aangewezen routes in de Staatscourant.</p> <p>Na de proefperiode startte men een onlinegesprek vanwege corona. Men kon toen zijn bevindingen geven. Vervolgens is een rapport uitgebracht welke men kon downloaden met 2 nieuwe fietspadroutes, namelijk achter de huizen van Belcantodreef 1 ^t/_m 37, gelegen aan de tuinen (Zaaknummer 02430000047708). Reactie zie punt 2.</p> <p>Mede door beïnvloeding van niet-bewoners Belcantodreef 1 ^t/_m 37), maar namelijk bewoners uit de alternatieve fietsroutes in de wijk, hebben die veel invloed gehad op het rapport van keuze en dat ten nadele van de bewoners Belcantodreef.</p> <p>1) Op 4 juli 2020 een brief geschreven aan de [gemeente]. Mijn visie gegeven over de route Beneluxpad. Het bleek naderhand ook de route te zijn als die Staatscourant is voorgesteld.</p>	<p>gemiddeld 2.547 fietsers per werkdag reden op de fietsroute ter hoogte van de Drielandendreef en 1.702 fietsers op de fietsroute ter hoogte van de Fokko Kortlanglaan. Op de Belcantodreef zelf is niet gemeten, maar het aantal fietsers bedraagt circa 2.000.</p> <p>Met 'het poortje' wordt het viaduct van de Westermeenweg over de Waterplassteeg bedoeld. Deze tunnel lag er ook al toen het fietspad langs de Westermeenweg nog bestond. De relatie tussen het tunneltje en de oplossingsrichting 3a is dan ook uiterst beperkt.</p> <p>De directe aanleiding van de proefafsluiting was de petitie van 4 juli 2019. Deze petitie is ingediend door 23 aanwonenden van de fietsroute. In deze petitie stond expliciet aangegeven dat een van de knelpunten die aanwonenden ervaren de schadegevallen aan geparkeerde auto's zijn.</p> <p>De bewoners van Belcantodreef 1 ^t/_m 37 zijn niet de enige belanghebbenden. Ook andere wijkbewoners waarop het aanpassen van de fietsroute directe invloed heeft zijn belanghebbende. Bovendien gaat het om een regionale hoofdfietsroute. Ook fietsverkeer en belangenorganisaties, zoals Fietsersbond, zijn daarom belanghebbende.</p>
--	---	--

- 2) In gevolge aangaande zaaknummer 02430000047708 heb wederom een reactie geschreven (zie brief 21-10-20) aan het Team Verkeer - inspraakreactie Belcantodreef. Ik kan mij zeker niet vinden in voorgestelde route.
- 3) Bijgevoegd route met tijdwaarneming aanpassing fietsroute Drielanden.

Hopende dat gekozen richting heroverwogen wordt door het college en men niet al reeds een beslissing heeft genomen, en eventuele begrotingen heeft gemaakt voor de aanbesteding.

Ik kan mij niet vinden het te nieuw aan te leggen fietspad achter de woningen 1 t/m 37 Belcantodreef te Harderwijk. Ik stem dus tegen.

Bijlage aanvullende zienswijze (28 oktober)



De oplossing



Er zijn verschillende zienswijzen binngekomen. Aan de hand van deze zienswijzen is nogmaals overwogen of oplossingsrichting 3a de beste keuze is. Vervolgens neemt het college een beslissing om budget voor het uitvoeren van een van de oplossingsrichtingen beschikbaar te stellen.

<p>De oplossing is eenvoudig: Sluit de Belcanto- en Rapdreef af voor doorgaand fietsverkeer en leid het fietsverkeer om via de rode fietspaden die er al liggen. De route vanaf Ermelo / Winkelcentrum Drielanden wordt dan als volgt: Operapad - Muziekpad - Rappad (en vice versa).</p> <p>De afsluiting van het Rapdreef ter hoogte van de Operadreef benadeelt geen aanwonenden omdat zij nog wel vanaf de Rapdreef naar het Rappad kunnen fietsen.</p> <p>De Belcantodreef zou afgesloten moeten worden bij de aansluiting op de Waterplassteeg. Voor bewoners zou er in de hoek bij de vijver 2 rood-witte hekken geplaatst kunnen worden zodat er men daar zigzaggend doorheen kan richting het winkelcentrum. Dit remt het 'doorgaand verkeereffect'. (Misschien is een 'geen doorgaand fietsverkeer mogelijk-bord' ook een goede oplossing).</p> <p>Afsluiting van de Belcantodreef en de Rapdreef bij de pijlen dwingt fietsverkeer deze route te kiezen. Duidelijke bewegwijzering helpt ook mee om dit te bewerkstelligen.</p> <p>De nieuwe route over het bestaande fietspad (groene route) is 300 meter langer. een vertraging van slechts 30 seconden! we hebben het getimed. Aanzienlijk veiliger en veroorzaakt geen overlast voor bewoners en de kinderen.</p>	<p>Deze oplossingsrichting komt overeen met oplossingsrichting 1 in het rapport. In paragraaf 4.6.3 van het rapport is deze oplossingsrichting afgevalen omdat de andere oplossingsrichtingen meer oplossend vermogen hebben.</p> <p>Deze door indiener beschreven afsluiting benadeelt de aanwonenden van de Belcantodreef, omdat zij niet meer richting Harderwijk-Centrum of Waterplassteeg e.d. kunnen fietsen. Tevens benadeelt deze afsluiting gebruikers van de regionale hoofd-fietsroute Harderwijk – Ermelo-West.</p> <p>Oplossingsrichting 3a houdt een afsluiting van de doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 37 in. De doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 73 blijft in stand zoals in de huidige situatie, voorlopig mét slingerhekjes om het 'doorgaand-verkeereffect' te remmen. Overigens is de verwachting dat vrijwel alle doorgaand verkeer na een korte maar gebruikelijke gewenningsperiode gebruik zal maken van de nieuwe fietsroute, omdat die comfortabeler en directer is dan de route via de woonstraten.</p> <p>Het dwingen van fietsers een andere route te kiezen is niet altijd een oplossing. In deze casus is een deel van het probleem namelijk dat er een <i>missing link</i> is in de doorgaande fietsroute Harderwijk – Ermelo-West. Daarom is deze als speerpunt opgenomen in o.a. het Integraal Fietsbeleid en het Verkeersveiligheidsplan. Tevens is in de proef gebleken dat fietsers op een gegeven moment alternatieven gaan zoeken, bijvoorbeeld via grasvelden of bloemenperkjes. Dat geeft aan dat de acceptabele omrijd afstand begrensd is.</p>
--	---

Indiener	Reactie	Beantwoording
7	<p>We zijn één van de bewoners in het gedeelte Belcantodreef 1 t/m 37 en wij zijn het absoluut niet mee eens dat er achter onze huizen het fietspad verplaatst wordt!!</p> <p>Het probleem wordt alleen maar verplaatst, en dan vooral het geluidsoverlast 's nachts. De meeste van ons slapen aan de achterkant!!</p> <p>En de kinderen die dan overdag niet veilig meer naar het voetbalveld kunnen, net zoals aan de voorkant, wordt een onveilige situatie!</p> <p>Het is jammer dat de proefafsluiting net in de coronatijd was, dus geen goed overzicht hebben gehad!</p>	<p>Oplossingsrichting 3a behelst een fietspad conform bord G11 van bijlage I van het RVV 1990, waar alleen fietsers en snorfietsers zijn toegestaan. Een fietspad valt buiten de beoordelingskaders van de Wet geluidhinder. Daarnaast is dit geen bestemmingsplanwijziging, waardoor er ook geen andere toetsingskaders gelden. Overigens: ook bij een bestemmingplanwijziging blijven er in dezen geen toetsingskaders over. Stemgeluid van voorbijrijdende mensen, speakers of snorfietsgeluid vormen namelijk geen toetsingskader.</p> <p>In de huidige situatie rijdt het doorgaande fietsverkeer via de Belcantodreef. Dit verkeer bemoeilijkt de oversteek voor kleine kinderen tussen de adressen Belcantodreef 1 t/m 37 en de speeltuin aan de Belcantodreef. Aan de achterzijde van de adressen Belcantodreef 1 t/m 37 ligt een voetbalveld. Na realisatie van oplossingsrichting 3a rijdt vrijwel alle doorgaand fietsverkeer via het nieuwe fietspad. Kinderen naar het speeltuintje hoeven de stroom doorgaand fietsverkeer niet meer te doorkruisen. Kinderen naar het voetbalveld moeten wel de doorgaande fietsroute oversteken. Verschil tussen beide speelgebieden is dat de speeltuin is bedoeld voor kinderen in de leeftijdscategorie 3 tot 12 jaar. Het voetbalveld is bedoeld voor oudere kinderen, vanaf 6 jaar. In de huidige situatie moeten de jongere kinderen de doorgaande fietsroute kruisen. In de nieuwe situatie is dat niet meer, en moeten juist de oudere kinderen de fietsroute kruisen. Voor de kinderen wordt de situatie dus beter. Bovendien is het nieuwe fietspad overzichtelijker om over te steken dan de huidige fietsstraat.</p> <p>Het doel van de proef was de effecten van de genomen verkeersmaatregelen inzichtelijk te krijgen. Het ging daarbij om het routegedrag van fietsroutegebruikers, niet om de verkeersintensiteiten op de route. Hoewel er</p>

	<p>Het is ook jammer en onbegrijpelijk dat de koophuizen Belcantodreef 55 t/m 73 en 26 t/m 38 zoveel inspraak hebben gehad, die hebben ook bijna allemaal een eigen parkeerplek voor de deur en dat bij nr. 73 het hekje mag blijven staan, diegene denkt dat hij er ook alles over te vertellen heeft! Dus oplossing 3a en 3b is Absoluut Geen Goede Oplossing!! MAAR JA, WIJ WONEN MAAR IN HUURWONINGEN..... We hebben het idee dat we ook helemaal niet serieus worden genomen!</p> <p>Alleen een paar bewoners aan de overkant van ons hebben al gezegd, waarom ze het fietspad niet aan hun zijde hebben gelegd daar is meer ruimte en wij hebben allemaal eigen parkeerplaatsen en een voetpad voor de deur, dus oplossing 2 verplaatsing zou een goede oplossing zijn. Maar blijkbaar hebben omwonenden meer te vertellen dan de bewoners zelf.. Het stukje omrijden met de fiets viel best mee! DUS NEE GEEN FIETSPAD ACHTER BELCANTODREEF 1 t/m 37</p>	<p>minder fietsroutegebruikers waren dan er in de normale situatie zouden zijn, is het effect van de maatregelen voldoende inzichtelijk geworden. Het is aannemelijk dat fietsroutegebruikers dezelfde gedragskeuzes hadden vertoond wanneer er geen lockdown zou zijn, dan nu is gebleken. De lockdown was alleen van invloed op het aantal fietsers, niet op het fietsroutegedrag. Ondanks de coronamaatregelen waren er voldoende fietsers op straat om de situatie te kunnen monitoren. Dit gold zeker in de tweede helft van de proefperiode, in de maanden mei en juni. De lockdown heeft daarmee weinig tot geen invloed gehad op het resultaat van de proef.</p> <p>Het doel van de proef was de effecten van de genomen verkeersmaatregelen inzichtelijk te krijgen. Deze effecten waren voor een groot deel merkbaar op andere delen van de Belcantodreef. Daarom zijn deze bewoners zeker ook belanghebbende bij deze proef. Het slingerhekje bij Belcantodreef 73 is blijven staan omdat bewoners van dit deel van de Belcantodreef bang waren dat de tijdelijke fietsroute teveel in het gedrag zou zijn ingesleten.</p> <p>Oplossingsrichting 2 is in het rapport meegenomen als serieuze oplossingsrichting. Echter bleek oplossingsrichting 3a uiteindelijk beter te scoren dan oplossingsrichting 2.</p>
--	---	---

Indiener	Reactie	Beantwoording
8	Not-in-my-backyard-effect: Bij wie wordt hier het probleem neergelegd? Ons inziens bij de bewoners, want in het hele rapport komt de omrijdfactor steeds weer naar voren. Wat is er belangrijker dan veiligheid voor zowel fietsverkeer als voor aanwonenden? Maar dit is of wordt een kat-en-	'Het probleem' is niet eenduidig. Er spelen meerdere knelpunten. In het rapport is een oplossingsrichting gezocht die zo optimaal mogelijk aansluit op alle in het rapport genoemde knelpunten. Oplossingsrichting 3a geeft het meest passende antwoord op o.a. de verkeersveiligheidsknelpunten op de Bel-

	<p>muisspel. Waarom is er afgeweken van de routes gepubliceerd in de Staatscourant van 20 november 2019? Beide alternatieven maken geen gebruik van de gevaarlijke oversteek Operadreef, dus veiligheid voorop en niet de omrijdfactor, bij de afsluiting van de Westermeeuweg is de omrijdfactor ook niet ter sprake gekomen.</p> <p>In kanttekening 1.2.1 wordt gemeld dat een doorgaande fietsroute niet wenselijk is om deze via woonstraten te laten lopen, deze kanttekening zie je nergens terug.</p> <p>Reactie op de enquête: Effecten: 2.3.2 Wordt hier door de bewoners niet het <i>not-in-my-backyard</i>-effect gebruikt. Voor ons is deze motivatie totaal onacceptabel, deze groep bewoners wonen niet op het onveilige stuk. Zij bepalen wat er moet gebeuren om er zelf geen hinder van te hebben. Niet erg sociaal als buurtbewoners.</p> <p>Ervaringen tijdens proef: Omrijdfactor voor fietsers te groot. Verplaatsing van de problemen. Niet fietsvriendelijk. Verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door bewoners. Over deze reactie werden wij echt</p>	<p>cantodreef en op de ontbrekende schakel in de fietsroute Harderwijk – Ermelo-West die doorgaand fietsverkeer ervaart. Uit het rapport blijkt ook dat oplossingsrichting 1 (welke overeenkomt met de geschetste routes voorafgaand aan de pilot in de Staatscourant) onvoldoende oplossend vermogen heeft voor alle in het rapport geschetste knelpunten.</p> <p>De kruising Operadreef / Rapdreef is door bewoners aangekaart als ‘gevaarlijke situatie’. Gelet op de geregistreerde ongevallen van de afgelopen 6 jaar is er verkeerskundig gezien geen aanleiding om maatregelen te nemen op de kruising Operadreef / Rapdreef of deze kruising te ontwijken.</p> <p>In paragraaf 1.2.1 van het rapport wordt een woonstraat gedefinieerd als straat waar allerhande nevensituaties plaatsvinden die niet aansluiten bij een doorgaande fietsroute. Bijvoorbeeld spelende kinderen, geparkeerde auto’s en voetgangers op de rijbaan. Onder meer in hoofdstuk 4 wordt hierop teruggekomen. Verkeerskundig uitgangspunt F in paragraaf 4.6.2 sluit hier heel direct op aan, waarin wordt aangegeven dat de fietsroute zoveel mogelijk vrijliggend is. Dat houdt in dat spelende kinderen, geparkeerde auto’s, voetgangers op de fietsroute alsook andere dergelijke situaties op de doorgaande fietsroute zoveel mogelijk vermeden dienen te worden.</p> <p>De petitie van de bewoners van Belcantodreef 26 ^t/_m 38 en 55 ^t/_m 73 was het gevolg van de verplaatsing van de bewonersknelpunten die eerder ervaren werden nabij de adressen Belcantodreef 1 ^t/_m 37. Bij zowel deze oproep als de eerdere oproep gaat het de bewoners om het opheffen van de verkeersonveiligheid en andere overlast die zij ervaren. In feite zijn de oproepen in zowel de petitie van 4 juli 2019 als 9 juni 2020 identiek, namelijk: “los de verkeersonveiligheid en overlast bij onze woningen op!”</p> <p>Deze reacties zijn letterlijk overgenomen uit de enquêteresultaten. Duidelijk werd dat de parkeerdruk direct nabij de woningen Belcantodreef 1 ^t/_m 37 en 2 ^t/_m 24 relatief hoog is, maar dat op loopafstand nog voldoende</p>
--	---	---

	<p>boos. Er staan 19 woningen en er zijn 13 parkeervakken. Bij dit is geen rekening van 2 auto's bij meerdere woningen. En de mensen die naar de hondenuitlaatplaats maken ook gebruik van de parkeerplekken, is hun goed recht, maar de bewoners worden in deze reactie afgezet als de boosdoeners.</p> <p>Overlast door scooters, niet door fietsers: Fietsers zorgen wel degelijk voor de meeste overlast en dan met name de E-bike en de schooljeugd die 3/4 dik fietsen.</p> <p>Geen afsluiting is geen speelruimte voor kinderen. Drielanden wel fietsvriendelijk, maar niet kindvriendelijk, dit is toch een wijk met jonge gezinnen?</p> <p>Vooruitblik naar mogelijke oplossingen: 4.3.1/2 Hier worden de problemen van voor naar achter verplaatst: Verkeersveiligheid: Komt er een afzetting tussen het fietspad en het trottoir, als dit niet gebeurt worden beiden gebruikt door de fietsers, dus wanneer wij onze woning verlaten moeten we naar links en rechts kijken. Kinderen die enthousiast met de bal onder hun arm naar het speelveld gaan, moeten een fietspad oversteken, is dit verkeersveilig/kindvriendelijk? Blijft er wel voldoende ruimte? Volgens onze berekening niet.</p> <p>Verwijderen groen, deze is geplaatst als inbraakpreventie, dus heeft de inbreker vrij spel, erg donker achter de woning en vrije vluchtweg.</p> <p>Het wordt een fietspad. Wie controleert er of er scooters/bromfietsers rijden? Er is geen zicht op. Dus wordt een sluiproute of rijden zij voor de woningen langs dus zowel</p>	<p>parkeergelegenheid vrij is.</p> <p>Het is de vraag in hoeverre dit als 'overlast' benoemd kan worden. Bovendien houdt oplossingsrichting 3a in dat doorgaand fietsverkeer niet meer via de Belcantodreef, maar via het nieuwe fietspad fietsen.</p> <p>Oplossingsrichting 3a houdt in dat de doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 37 wordt afgesloten. Daardoor verdwijnt het overgrote deel van het (fiets)verkeer op het achterliggende gedeelte van de Belcantodreef, waardoor de oversteekbaarheid van de straat voor kinderen beter wordt.</p> <p>Het nieuwe fietspad dat in oplossingsrichting 3 geschetst wordt biedt een oplossing voor de verkeersveiligheidsknelpunten die door zowel fietsers als aanwonenden in de huidige situatie ervaren worden. Doordat fietsers via een vrijliggend fietspad fietsen, worden vele conflicten met andere verkeersdeelnemers weggenomen en verbetert de verkeersveiligheid. Het fietspad en trottoir wordt ingericht volgens de reguliere richtlijnen, dus niet met fysieke barrière tussen beide. De breedte van het nieuwe fietspad (3 meter) is afgestemd op de landelijke eisen. Daarmee wordt een overzichtelijke oversteek gerealiseerd omdat het fietspad een beperkte breedte heeft, alsook een veilige route voor fietsers gegarandeerd.</p> <p>Het fietspad komt op de plaats van de bestaande gazonstrook. Hier is weliswaar wat laag uitzaagroen aanwezig wat wel verwijderd wordt. De houtwal blijft bestaan. De 'vrije vluchtweg' is in de huidige situatie al aanwezig, er ligt namelijk al een achterpad.</p> <p>Oplossingsrichting 3a houdt inderdaad een fietspad conform bord G11 van het RVV 1990 in. Dat betekent dat er geen bromfietsers welkom zijn. Hier wordt op de reguliere</p>
--	--	---

	<p>achter en voor.</p> <p>Wie ruimt het zwerfafval op?</p> <p>Geluidsoverlast blijft en wordt erger, de meeste slaapvertrekken liggen aan de achterzijde, genieten in de achtertuin is over, dus komt er een tweede punt van geluidsoverlast bij. Uitgaande jeugd gaat gezellig chillen op het sportveldje gebeurt nu al maar doordat er meerdere gebruik maken van de route verergert dit, nu splitsen ze zich nog.</p> <p>Voor ons zijn deze oplossingen totaal onacceptabel, voor woongenot betaalt men voor, en fietsplezier is ontspanning.</p> <p>Afweging: De oplossingen 3a/b zijn zeker niet van de bewoners maar van gebruikers, <i>not-in-my-backyard-effect</i>. Onze afweging: Wij zijn van mening dat wij als bewoners de verliezers zijn, fietsplezier (omrijdfactor) boven woongenot/veiligheid. Ons advies: volg de routes Staatscourant november 2019, en anders laten zo als het nu is, wel een teleurstelling. De verplaatsing naar 3a/b kost veel geld en veroorzaakt veel irritatie/ergernis. Besteed de verspilling van deze gemeente-/overheidsgelden aan zaken die meer prioriteit verdienen, gezinnen in armoede vooral in deze Coronatijd.</p>	<p>wijzen op gehandhaafd, zoals ook op de andere fietspaden in Drielanden. De route voor de woningen Belcantodreef 1 t/m 37 wordt opgeheven, vanwege het verwijderen van de doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 37.</p> <p>Ook het opruimen van zwerfafval gebeurt op de reguliere manieren.</p> <p>Oplossingsrichting 3a behelst een fietspad conform bord G11 van bijlage I van het RVV 1990, waar alleen fietsers en snorfietsers zijn toegestaan. Een fietspad valt buiten de beoordelingskaders van de Wet geluidhinder. Daarnaast is dit geen bestemmingsplanwijziging, waardoor er ook geen andere toetsingskaders gelden. Overigens: ook bij een bestemmingplanwijziging blijven er in dezen geen toetsingskaders over. Stemgeluid van voorbijrijdende mensen, speakers of snorfietsgeluid vormen namelijk geen toetsingskader. Bovendien wordt de huidige doorgaande route aan de voorzijde van de woningen opgeheven. Ook ligt het nieuwe fietspad verder van de woningen af dan de huidige fietsroute.</p> <p>In deze casus spelen meerdere belangen. Fietsverkeer is niet in de eerste plaats ontspanning. Fietsen is een duurzame verplaatsingsmanier. Zeker bij regionale hoofd fietsroutes staat de verbindingsfunctie voorop.</p> <p>In het rapport zijn alle oplossingsrichtingen op verschillende elementen tegen elkaar afgewogen. Oplossingsrichting 3a scoort in totaliteit als beste. Het doel van het onderzoek was een oplossingsrichting aan te wijzen met het meeste oplossend vermogen voor alle knelpunten samen. Oplossingsrichting 3a blijkt het meest oplossend vermogen te hebben.</p>
--	---	---

Indiener	Reactie	Beantwoording
9	<p>Algemeen</p> <p>In de eerste plaats merken wij op dat het rapport er gedegen uit ziet en het vertrouwen geeft dat alle hier betrokken belangen, niet in de laatste plaats die van de bewoners van de Belcantodreef, op een zorgvuldige wijze in kaart zijn gebracht en in de gemaakte afweging zijn betrokken. Dat doet naar ons oordeel recht aan de hier aan de orde zijnde problematiek.</p> <p>Tegelijkertijd valt ons bij het lezen van het rapport op, dat fietsers die gebruik maken van de bestaande fietsroute niet of nauwelijks enig begrip lijken te kunnen opbrengen voor de klachten, die door aanwonenden in de Belcantodreef naar voren zijn gebracht. Dat is uiteraard niet aan u toe te rekenen, maar het is misschien wel tekenend voor de instelling van ten minste een deel van de fietsers dat deze route benut. Juist de impliciete aanname dat de fietsers 'eigenaar' zouden zijn van de straat en dat bewoners zich daar maar aan hebben aan te passen past bij het verkeersgedrag, dat naar onze stellige overtuiging mede de aanleiding is geweest voor de klachten van bewoners. Dat is betreurenswaardig, want dat kan betekenen dat ook in een gewijzigde situatie sprake blijft van gedrag van gebruikers van de fietsroute dat onnodig overlast veroorzaakt voor de aanwonenden.</p> <p>Ten slotte valt op dat veel van de keuzes, die in een situatie als deze te maken zijn, voornamelijk lijken te worden gemaakt op basis van de vraag hoe de belangen van de fietsers het beste kunnen worden gediend. Uiteraard begrijpen en onderschrijven wij het belang van goede, veilige en comfortabele fietsroutes. Tegelijkertijd menen wij dat, zeker wanneer het gaat om niet-vrijliggende fietsroutes die woonstraten benutten, de belangen van omwonenden van dergelijke fietsroutes ten minste even zwaar dienen te wegen als de belangen van de fietser en daaraan niet ondergeschikt mogen worden gemaakt. Immers, de bewoners ervaren de lusten maar zeker ook de lasten van hun woonomgeving 24 uur</p>	<p>In de resultaten van de enquête kwam regelmatig enige frustratie van fietsers naar voren. Eerst ondervonden zij hinder van het opheffen van de fietsroute langs de Westermeeenweg. Nu kwam de pilotafsluiting daar als extra bovenop. Oplossingsrichting 3a biedt een gestrekt, comfortabel en veilig alternatief voor de fietsroute langs de Westermeeenweg. Omdat doorgaand fietsverkeer gescheiden wordt van de woonstraat Belcantodreef is de verwachting dat de frustratie tussen fietsers en bewoners over en weer aanzienlijk afneemt.</p> <p>De belangen van zowel fietsers als omwonenden hebben even zwaar gewogen. Echter zijn beide belangen op diverse punten erg uiteenlopend. Wel is het belang van fietsverkeer nadrukkelijk aanwezig vanwege het geldende vastgestelde beleid, zoals Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, Verkeersveiligheidsplan en Integraal Fietsbeleid. Oplossingsrichting 3a biedt het meeste oplossend vermogen voor zowel de fietsverkeersknelpunten alsmede de meeste bewonersknelpunten.</p>

	<p>per dag. De gebruikers van de fietsroute daarentegen ervaren mogelijk ongemak door een aanpassing van de route voor hooguit enkele minuten!</p> <p>Uitvoering van de proefafsluiting Het rapport geeft duidelijk inzicht in de gedachte achter en de wijze van uitvoeren van de proefafsluiting van de fietsroute. Het beantwoordt ook een nadrukkelijke vraag die wij hadden, namelijk waarom er geen sprake was van een fysieke afsluiting op de kruising Rappad/Muziekpad, terwijl die wel in het verkeersbesluit beschreven was.</p> <p>Wij waarderen dat u als gemeente actief hebt ingegrepen om misbruik van de groenstrook ter hoogte van Belcantodreef 37, waar inderdaad al snel een 'olifantenpaadje' was ontstaan, tegen te gaan. Niet alleen vanuit oogpunt van bescherming van de groenstrook was deze ingreep nodig, maar ook om te voorkomen dat het beoogde effect van de proefafsluiting feitelijk teniet zou worden gedaan. Immers, wanneer fietsers op deze manier toch in hoofdzaak nog ter hoogte van Belcantodreef 37 weer naar de Waterplassteeg zouden rijden, zou er van een wijziging van de situatie helemaal geen sprake zijn geweest.</p> <p>Waar wij ons wel enigszins zorgen over hebben gemaakt in relatie tot de proefafsluiting, is de ruime vormgeving van het schaarhekje ter hoogte van Belcantodreef 73. Waarschijnlijk onvermijdelijk in verband met bruikbaarheid voor kinderwagens, rolstoelen, e.d. maar geen enkele belemmering vormend voor fietsers om hier doorheen te rijden. Wij zijn ervan overtuigd dat het gemak, waarmee dit schaarhekje te nemen was, er mede toe heeft geleid dat vrijwel alle fietsers gebruik bleven maken van de route via de Belcantodreef en niet kozen voor de omleidingsroute via het Muziekpad. Het resultaat beschrijft u helder in het rapport. De problemen werden een stukje verplaatst maar bleven geconcentreerd in de Belcantodreef. Voor onze eigen deur veranderde er hoegenaamd niets. Immers, alle fietsers die voorheen voor de</p>	<p>Deze veronderstelling over de doorgangsbreedte is inderdaad correct. Wel kan uit de enquêteresultaten en het fietsroutegegedrag geconstateerd worden dat fietsroutegebruikers niet genegen zijn om van de officiële omleidingsroutes gebruik te maken vanwege de relatief forse omrijdafstand.</p>
--	---	---

woningen Belcantodreef 2 ^t/_m 16 langs richting de doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 37 reden, reden nu voor de woningen Belcantodreef 2 ^t/_m 24 langs richting de doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 73.

Conclusies

De conclusies zoals u die in het evaluatierapport beschrijft zijn helder en wij kunnen die ook onderschrijven. De belangrijkste hoofdconclusies naar aanleiding van de proef zijn wat ons betreft:

- a. Handhaving van de bestaande situatie is en blijft om meerdere redenen onwenselijk, zowel vanuit het oogpunt van aanwonenden als van gebruikers van de fietsroute;
- b. Het definitief maken van de situatie zoals die bestond door de proefafsluiting lost op geen enkele manier de problemen op, maar verplaatst die slechts enkele tientallen meters.
- c. De enige écht zinvolle oplossing ligt in het uit de Belcantodreef weghalen van de doorgaande fietsroute, alleen op die manier worden zowel de belangen van aanwonenden als van gebruikers adequaat gediend.

Oplossingsrichtingen

In hoofdstuk 4 van het rapport beschrijft u de onderzochte oplossingsrichtingen. Graag gaan wij op elk hiervan kort in:

1: algehele afsluiting van alle doorgangen tussen Belcantodreef en Waterplassteeg. Hoewel deze optie er inderdaad toe zou leiden dat de door aanwonenden van de huidige fietsroute ervaren problemen tot het verleden zullen horen, kan het nooit de bedoeling zijn Muziekland IV volledig te isoleren van de Waterplassteeg. Daarmee worden immers ook de bewoners van Muziekland IV zelf beperkt in hun mogelijkheden de wijk per fiets te verlaten, terwijl zij niet of nauwelijks deel uitmaken van de oorzaak van het probleem.

2: verplaatsen fietsdoorsteek naar Belcantodreef 53. In de eerste plaats blijft bij deze optie de fietsroute over de T-splitsing

<p>ter hoogte van Belcantodreef 12 ^t/_m 18 lopen, terwijl dit qua verkeersveiligheid door de onoverzichtelijkheid van de T-splitsing het meest gevaarlijke stuk van de route is. Bovendien verbetert dit weliswaar de situatie voor de woningen Belcantodreef 1 ^t/_m 37, maar worden de overlast- en veiligheidsproblemen verplaatst naar een ander deel van de Belcantodreef en zullen minstens net zoveel, zo niet meer bewoners met deze problemen worden geconfronteerd. Per saldo is er daarmee dus geen sprake van een verbetering.</p> <p><i>3: realisatie nieuw fietspad achter Belcantodreef 1 ^t/_m 37.</i> Eerder hebben wij zelf deze optie ook al als suggestie bij de gemeente aangedragen. Idealiter zou de fietsroute terug moeten naar waar hij oorspronkelijk lag, namelijk aan de overzijde van de Westerveenweg. Wij begrijpen echter de technische en overige argumenten die zich daartegen verzetten. Dan is het verleggen van de fietsroute naar een tracé achter de woningen Belcantodreef 1 ^t/_m 37 naar ons idee de 'second best' oplossing.</p> <p>Wij begrijpen dat bewoners van de Belcantodreef 1 ^t/_m 37 bij deze oplossing vrezen dat de overlast zich verplaatst van de voor- naar de achterzijde van hun woningen. Het zal dan echter met name nog gaan om geluidsoverlast. Aangezien het nieuwe fietspad verder van de achtergevels van de woningen zal liggen dan de huidige fietsroute van de voorgevels, lijkt hier sprake van een potentiële verbetering, terwijl de andere problemen (verkeersonveiligheid, vandalisme, verkeershinder, e.d.) op deze manier definitief opgelost kunnen worden. Bovendien zal hiermee voor de bewoners van Belcantodreef 2 ^t/_m 16 sprake zijn van een aanzienlijke verbetering. De fietsersstromen voor deze woningen verdwijnen immers volledig. En van een verplaatsing van de problemen naar de woningen aan de parallelle baan van de Belcantodreef is ook geen sprake. Al met al lijkt dit dan ook de oplossingsrichting die voor de meeste bewoners én voor de gebruikers van de fietsroute het meest positief uitpakt. Aangezien de keuze tussen de varianten 3a en</p>	
--	--

	<p>3b voor ons persoonlijk geen enkel verschil maakt qua effecten, kunnen wij de voorgenomen verdere uitwerking van variant 3a van harte onderschrijven, zeker nu juist die variant ook bij de meeste respondenten op de enquête het best scoort.</p> <p><i>4: definitief maken bestaande route.</i> Deze 'oplossingsrichting' lost niets op, maar borgt slechts het voortbestaan van de gesignaleerde problemen en behoeft dan ook geen verdere reactie. NIET DOEN!</p> <p>Vervolg Wij zijn blij te lezen dat de voorgenomen realisatie van variant 3a past binnen het vigerende bestemmingsplan zodat een planologische procedure achterwege kan blijven. Ook het gegeven dat een omgevingsvergunning voor de kap van bomen bij deze variant niet nodig is stemt tot tevredenheid. Dat betekent immers dat deze twee sporen als mogelijkheid om door middel van bezwaar- en beroepsprocedures tegen deze ingreep te ageren afvallen en niet tot vertraging van de uitvoering van e.e.a. zullen leiden.</p> <p>Wij gaan ervan uit dat uw stelling dat sprake is van 'feitelijk handelen' ook betekent dat er geen omgevingsvergunning voor werkzaamheden, geen werken zijnde ('aanlegvergunning') of ander voor bezwaar en beroep vatbaar besluit nodig is voordat u tot realisatie van variant 3a kunt overgaan. Dat zou namelijk betekenen dat uw inschatting, dat gestart kan worden in Q1 van 2021 realistisch te achten is en dat juichen wij uiteraard van harte toe.</p> <p>Wij wensen u veel succes toe bij uw beslissing over de definitieve oplossing en zien uw verdere berichtgeving hierover met belangstelling tegemoet.</p>	<p>Deze constatering is inderdaad juist. Omdat hier sprake is van feitelijk handelen kan de aanleg van het nieuwe fietspad relatief snel gestart worden.</p>
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
10	Middels deze e-mail willen wij graag kenbaar maken dat wij bezwaar hebben tegen de aangedragen oplossing m.b.t. de afsluiting van de Belcantodreef.	

	<p>Oplossing 3a en 3b (conform het rapport) veroorzaakt ons inziens een verschuiving van het probleem. Het geluidsoverlast van o.a. scooters zal nog steeds aanwezig zijn maar dan aan de achterkant.</p> <p>Een ander punt van zorg is dat de kinderen eerst het fietspad moeten oversteken voordat ze het voetbalveld bereiken. Als je kijkt hoe hard de scooters nu door ons straat rijden, hoe gaat dat straks als het nog aantrekkelijker is om dat te doen aan de achterzijde. Dan staan er geen auto's meer aan de kanten en zijn er geen rijdende auto's meer waar ze rekening hoeven te houden.</p>	<p>Oplossingsrichting 3a behelst een fietspad conform bord G11 van bijlage I van het RVV 1990, waar alleen fietsers en snorfietsers zijn toegestaan. Een fietspad valt buiten de beoordelingskaders van de Wet geluidhinder. Daarnaast is dit geen bestemmingsplanwijziging, waardoor er ook geen andere toetsingskaders gelden. Overigens: ook bij een bestemmingsplanwijziging blijven er in dezen geen toetsingskaders over. Stemgeluid van voorbijrijdende mensen, speakers of snorfietsgeluid vormen namelijk geen toetsingskader. Bovendien komt het nieuwe fietspad op grotere afstand te liggen van de woningen dan de huidige fietsroute.</p> <p>In de huidige situatie rijdt het doorgaande fietsverkeer via de Belcantodreef. Dit verkeer bemoeilijkt de oversteek voor kleine kinderen tussen de adressen Belcantodreef 1 ^t/_m 37 en de speeltuin aan de Belcantodreef. Aan de achterzijde van de adressen Belcantodreef 1 ^t/_m 37 ligt een voetbalveld. Na het realiseren van oplossingsrichting 3a rijdt vrijwel alle doorgaand fietsverkeer via het nieuwe fietspad. Kinderen naar het speeltuintje hoeven de stroom doorgaand fietsverkeer niet meer te doorkruisen. Kinderen naar het voetbalveld moeten echter wel de doorgaande fietsroute moeten oversteken. Verschil tussen beide speelgebieden is dat de speeltuin is bedoeld voor kinderen in de leeftijdscategorie 3 tot 12 jaar. Het voetbalveld is bedoeld voor oudere kinderen, vanaf 6 jaar. In de huidige situatie moeten de jongere kinderen de doorgaande fietsroute kruisen. In de nieuwe situatie is dat niet meer, en moeten juist de oudere kinderen de fietsroute kruisen. Voor de kinderen wordt de situatie dus beter. Bovendien is de nieuwe fietsroute vanwege de beperktere breedte en de aanwezigheid van alleen fietsers (geen rijdende of geparkeerde auto's) aanzienlijk overzichtelijker om over te steken dan de huidige fietsstraat.</p>
--	--	--