



Pilot fietsroute Belcantodreef

*Rapportage betreffende de evaluatie en het
vervolgproces van de proefmaatregelen*



Pilotafsluiting fietsroute Belcantodreef

Rapportage betreffende de evaluatie en het vervolgproces van de proefmaatregelen

Versie 2.3

21 januari 2021

Inhoud

1 - Inleiding en achtergrond	5
1.1 Locatieschets	5
1.1.1 Situatie.....	5
1.1.2 Ontwikkeling verkeersstructuur	6
1.1.3 Fietstunnel Weisteeg en gevolgen Westermeeuweg.....	9
1.2 Geschiktheid route Belcantodreef als fietsroute	10
1.2.1 Kanttekeningen	10
1.2.2 Bewonersoproep	11
1.2.3 Gevolg: proefafsluiting fietsroute Belcantodreef.....	12
2 - De proef.....	14
2.1 Coronapandemie	14
2.2 Maatregelenpakket	14
2.2.1 Vooraankondiging	14
2.2.2 Afsluiting t.h.v. Belcantodreef 37.....	14
2.2.3 Schaarhekjes t.h.v. Belcantodreef 73	15
2.2.4 Halve rijbaanafzetting Rappad	15
2.2.5 Omleidingsroute.....	16
2.2.6 Formele bewegwijzering	16
2.2.7 Extra hekken plantenperk Belcantodreef 37.....	16
2.3 Effecten	18
2.3.1 Conclusie uit monitoring	18
2.3.2 Petitie voor opheffing proefmaatregelen	18
3 – Evaluatie	20
3.1 Enquête	20
3.2 Ervaringen tijdens de proef.....	20
3.2.1 Resultaat.....	20
3.2.2 Conclusie	21
4 – Vooruitblik naar mogelijke oplossingen	23
4.1 Oplossingsrichting 1: algehele afsluiting doorsteken tussen Belcantodreef en Waterplassteeg	23
4.2 Oplossingsrichting 2: verplaatsen fietsdoorsteek naar Belcantodreef 53	23
4.3 Oplossingsrichting 3: Realisatie nieuw fietspad achter Belcantodreef 1 t/m 37.....	23
4.3.1 Oplossingsrichting 3a: Rechte variant	27

4.3.2 Oplossingsrichting 3b: Variant met slinger	27
4.4 Oplossingsrichting 4: Definitief maken bestaande route.....	27
4.5 Vooraf afgevallen oplossingsrichtingen	27
4.6 Afweging.....	29
4.6.1 Oordeel enquêtedeelnemers	29
4.6.2 Verkeerskundige uitgangspunten	29
4.6.3 Resume	30
5 – Reacties en zienswijzen	31
6 – Conclusie en vervolg.....	35
6.1 Oplossing van ervaren problemen	35
6.2 Procedure	35
6.2.1 Ruimtetechnische procedure	35
6.2.2 Vervolg inspraakprocedure	36

1 - Inleiding en achtergrond

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. Dit rapport beschouwt het achterliggende proces en leidt tot een conclusie hoe verder te gaan. Eerst wordt de situatie geschetst (hoofdstuk 1). Vervolgens wordt het verloop van de proef beschouwd (hoofdstuk 2). Daarna wordt teruggeblikt op de evaluatie van de proefafsluiting (hoofdstuk 3). Mogelijke oplossingen worden uiteengezet in hoofdstuk 4. Verder worden de ingekomen reacties en zienswijzen behandeld (hoofdstuk 5). In hoofdstuk 6 wordt ten slotte een conclusie gegeven.

1.1 Locatieschets

De Belcantodreef is gelegen in de wijk Drielanden, deelgebied Muziekland IV. De straat is in 2005/2006 ingericht conform de huidige situatie.

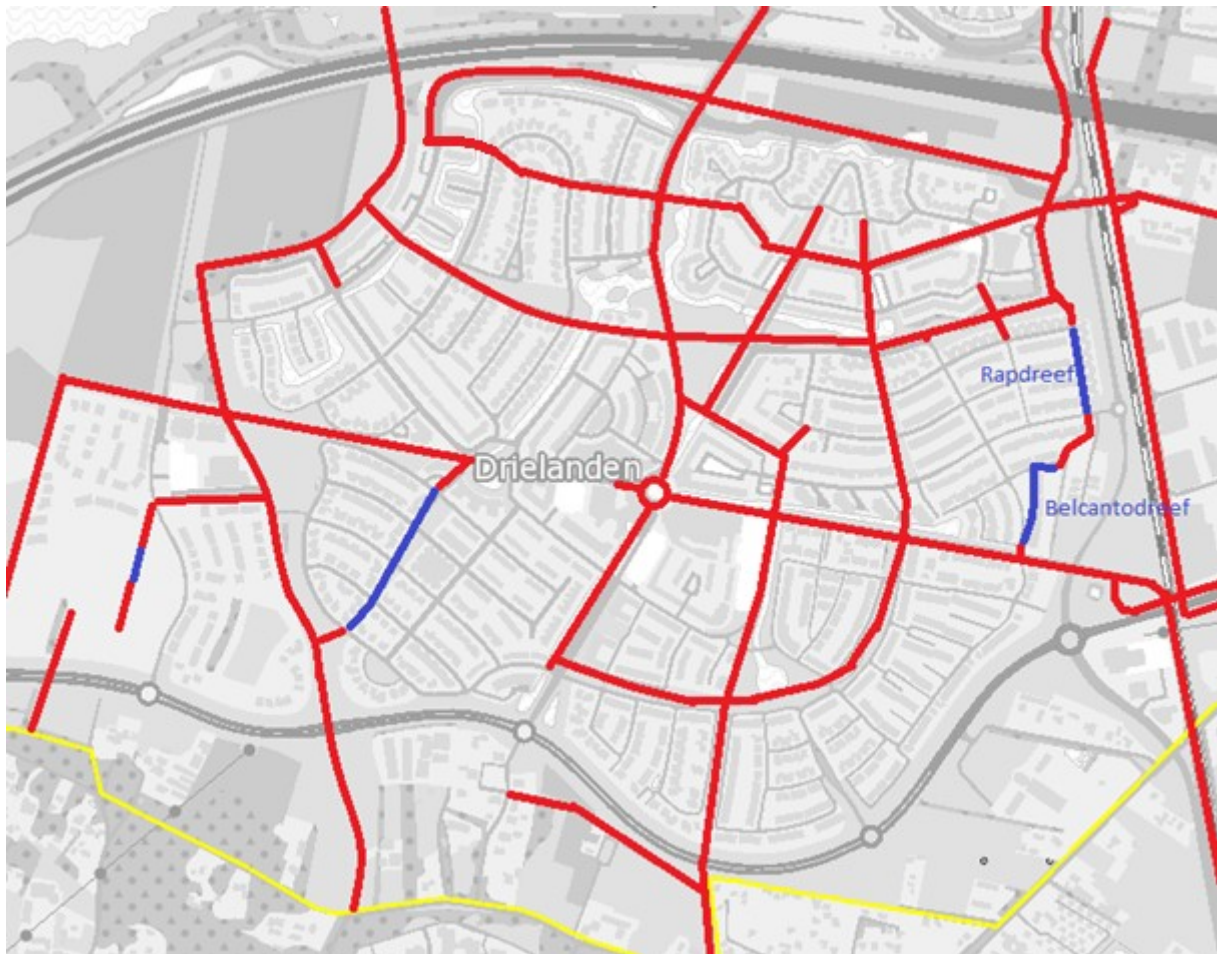
1.1.1 Situatie

Drielanden is opgebouwd volgens het 'Houtens model'. Dat betekent dat de deelgebieden van de woonwijk per auto bereikbaar zijn via inprikkers vanaf een rondweg. Tussen de verschillende deelgebieden is geen verbinding voor gemotoriseerd verkeer aanwezig. Wel lopen er fietsverbindingen als aders door de wijk heen. Voor fietsverkeer is zodoende wel uitwisseling tussen verschillende deelgebieden mogelijk. De fietsroute Belcantodreef is een van deze fietsverbindingen door Drielanden.

Drielanden is opgezet als fietswijk. De fietsinfrastructuur is van groot belang voor bewoners van Drielanden zelf, maar vooral ook voor doorgaand fietsverkeer. Zo toont het GVVP een viertal regionale hoofd fietsroutes door de wijk Drielanden. De fietsroute Belcantodreef is er hier sinds 2015 een van. Paragraaf 1.1.3 gaat hier verder op in.



Figuur 1 – De fietsroute via de Belcantodreef is aangegeven met rode bestrating. Foto: Streetsmart, 2019



Figuur 2 – Weergave van de verkeersstructuur van de wijk Drielanden. In rood de vrijliggende fietspaden. De blauwe lijnen geven de onderdelen van de hoofd fietsstructuur van Drielanden weer die zijn vormgegeven als fietsstraat. In grijs de wegen voor gemotoriseerd verkeer. In geel de gemeentegrens Harderwijk/Ermelo.

Foto: GeoWeb, 2020

De fietsroute Belcantodreef is in de oorsprong vooral opgezet als interne fietsverbinding tussen Drielanden, Stadsweiden en de Waterplassteeg. Via de Waterplassteeg kan de verbinding gemaakt worden met Drielanden-Centrum en bestemmingen buiten Drielanden.

Aan de noordzijde (naast het adres Belcantodreef 1) sluit het fietspad Rapdreef aan op de Belcantodreef. De fietsroute loopt vervolgens via de Belcantodreef door richting de Waterplassteeg. Deze route loopt voorlangs de woningen Belcantodreef 1 ^t/_m 37 (oneven huisnummers). De route is vormgegeven als fietsstraat, aangegeven middels rode bestrating in de rijbaan. Er zijn geen speciale ‘fietsstraat, auto te gast’-verkeersborden (figuur 3) aanwezig, welke overigens geen juridische status hebben.



Figuur 3 – Verkeersbord fietsstraat.

Foto: Pol, 2020

1.1.2 Ontwikkeling verkeersstructuur

Vanwege de ontwikkeling van de wijk Drielanden werd vanaf het jaar 2000 de verkeersstructuur rondom de (toen nog niet bestaande) Belcantodreef ingrijpend veranderd. De figuren 4 ^t/_m 7 geven hiervan een weergave.



Figuren 4[†]/_m 7 – Luchtfoto's van de wegenstructuur in 2001, 2003, 2005 en 2020.

Foto's: GeoWeb



Voorheen dienden de Waterplassteeg en de Fokko Kortlanglaan als ontsluiting voor dit (toen nog plattelands)gebied. Fietspaden waren destijds nog niet aanwezig. In 2002 is de onbewaakte spoorwegovergang in de Waterplassteeg opgeheven. Deze doodlopende plattelandsweg werd voortaan ontsloten via de in 2002 gerealiseerde Kolbaanweg (het wegvak van de Kolbaanweg op Harderwijks grondgebied). De Kolbaanweg ten zuiden van de gemeentegrens Harderwijk/Ermelo was toen nog niet gerealiseerd. In 2003 is eveneens de spoorwegovergang in de Fokko Kortlanglaan opgeheven. Ook de Fokko Kortlanglaan ten westen van de spoorlijn werd vanaf toen via de Kolbaanweg ontsloten.

Tevens is in 2002 de nieuwe hoofdverkeersstructuur rondom Drielanden gerealiseerd. Hieronder worden verstaan: de Westermeenweg en de Groene Zoomweg. Overigens gaat het hierbij om hoofdroutes voor gemotoriseerd verkeer. Fietsverkeer van en naar Drielanden maakt dan nog gebruik van alternatieve routes, zoals via de Oude Nijkerkerweg, de Weisteeg of het Ouverturepad. Fietspaden die de latere fietsstructuur van Drielanden-Zuidoost vormen zijn in 2002 nog niet aanwezig.

In 2005 is een nieuw fietspad gerealiseerd langs de Westermeenweg. Het fietspad is gesitueerd tussen de rijbaan van genoemde Westermeenweg en de spoorlijn. Op deze wijze is een fietsverbinding gemaakt tussen de Waterplassteeg en Weisteeg. Deze route leidt fietsverkeer langs de wijk Drielanden. Intussen is Muziekland IV volop in ontwikkeling. De Waterplassteeg is in 2009 formeel omgevormd van weg naar fietspad. De aangelegde adressen worden voortaan ontsloten via nieuwe woonstraten, zoals de Dassenberghout.



Figuur 8 – Het fietspad langs de Westermeenweg, dat van 2005 tot 2015 aanwezig was. Links de rotonde Westermeenweg/Operadreef. Rechts de spoorlijn. Foto: Streetsmart, 2014

In 2008 is de Kolbaanweg op het grondgebied van Ermelo geopend. Deze nieuwe weg ontsluit Ermelo-West en biedt aansluiting op de Groene Zoomweg. Tevens is gelijktijdig een nieuw fietspad parallel aan de Kolbaanweg gerealiseerd. Hierdoor is een nieuwe fietsroute (en extra verkeersgeneratie) ontstaan tussen Ermelo en Drielanden.

1.1.3 Realisatie fietstunnel Weisteeg en gevolgen Westermeenweg

In 2014/2015 is de spoorwegovergang Weisteeg vervangen door een fietstunnel. Deze spoorwegovergang en de naastgelegen oversteek over de Westermeenweg stonden in 2012 in de top 10 van gevaarlijkste kruispunten in Gelderland volgens de ranglijst van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland. Om deze reden is de gelijkvloerse kruising van de Weisteeg met het spoor en met de Westermeenweg vervangen door een ongelijkvloerse kruising. Bijgevolg van de realisatie van de fietstunnel kon het fietspad langs de Westermeenweg fysiek niet meer aansluiten op de Weisteeg.

Daarnaast waren er verschillende verkeersveiligheidsknelpunten langs het fietspad parallel aan de Westermeenweg. Onder andere de situatie bij de rotonde Westermeenweg/Operadreef (figuur 8), waar nauwelijks scheidingsruimte was tussen de rijbaan van de rotonde en het fietspad. Fietsers maakten hier met regelmaat ten onrechte gebruik van de rotonde, bijvoorbeeld om van en naar de Operadreef te fietsen. Bovendien was er een alternatieve fietsroute (namelijk de fietsroute Belcantodreef) beschikbaar. Die route was reeds vormgegeven als formele fietsroute en als zodanig



Figuren 9 en 10 – Luchtfoto van de kruising Weisteeg/Westermeenweg in 2020 (links) en in 2014 (rechts).
Foto's: GeoWeb

herkenbaar in de fietsstructuur van Drielanden. Ten slotte betekende deze alternatieve route dat fietsverkeer de Westermeenweg niet meer gelijkvloers hoefde te kruisen. Kanttekening hierbij is wel dat dit alternatief een omrijd afstand van zo'n 230 meter met zich meebracht en dat de fietsroute meer door de woonwijk kwam te liggen. Dat laatste kan natuurlijk ook als positief gezien worden, omwille van de sociale veiligheid.

Alles afwegende heeft dit ertoe geleid dat het fietspad langs de Westermeenweg is opgeheven. Doorgaand fietsverkeer tussen Harderwijk en Ermelo-West maakt sinds 2015 gebruik van de fietsroute Belcantodreef als doorgaande regionale hoofdfietsroute.

1.2 Geschiktheid route Belcantodreef als fietsroute

De fietsroute Belcantodreef is altijd, ook in de oorsprong, als fietsroute beoogd geweest. Dat duidt ook de inrichting van de straat. Weliswaar als interne (wijkgerichte) fietsverbinding en dus in de oorsprong niet zozeer als verbinding tussen Harderwijk-Centrum en Ermelo-West.

Sinds het opheffen van het fietspad langs de Westermeenweg in 2015 is het drukker geworden op de fietsroute Belcantodreef. Op zich is deze als fietsroute ingerichte route daarvoor geschikt. De rijbaanbreedte van de fietsroute Belcantodreef (variabel 3 tot 5 meter) is bijvoorbeeld gelijk of zelfs breder dan de voormalige route langs de Westermeenweg (variabel 2 tot 3 meter).

1.2.1 Kanttekeningen

Hoewel de fietsroute Belcantodreef *an sich* geschikt is om als doorgaande fietsroute te dienen, kwamen er in de loop der tijd verschillende meldingen en vragen over de route. Zowel van gebruikers als van omwonenden.

Sinds 2015 wordt door zowel bewoners als belangenorganisaties (Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, et cetera) aangedrongen op het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom de fietsroute Belcantodreef. Dit heeft onder andere geresulteerd in opname van de route als actiepoint in het gemeentelijke Verkeersveiligheidsplan (2016) en het gemeentelijke Integraal Fietsbeleid (2019). Verder dan opname in beide beleidsstukken en diverse onderzoeken en gesprekken is het voorsnog niet gekomen. Dit komt vooral omdat geen oplossing gevonden is die voor alle partijen (of een ruimte meerderheid daarvan) acceptabel is gebleken.

De knelpunten in de ogen van aanwonenden van de fietsroute zijn hoofdzakelijk deze:

- Er komen meer fietsers langs hun woningen dan voorheen. Men ervaart als gevolg hiervan meer geluidshinder van passerende fietsers dan voor 2015. De geluidshinder wordt voornamelijk veroorzaakt door onder andere nachtelijk (uitgaans)verkeer, joelende scholieren op weg naar school (soms met hoorbare muziek aan) alsmede geluid producerende snorfietsers.
- De fietsroute Belcantodreef is ingericht als *shared space*. Er is geen trottoir aanwezig, waardoor voetgangers op de rijbaan lopen. Zeker op drukke momenten of wanneer grotere groepen fietsers passeren, levert dit subjectief onveilige situaties op.
- Op de rijbaan van de fietsroute Belcantodreef wordt geparkeerd. Dat is formeel toegestaan. Bewoners treffen echter schades aan deze geparkeerde auto's als gevolg van vandalisme of vanwege fietsers die te dicht langs auto's op rijden.
- De fietsroute Belcantodreef is onoverzichtelijk vanwege het slingerachtige tracé. In de bochten ziet men tegenliggers relatief laat aankomen, met soms (bijna-)ongevallen tot gevolg.

Bovenstaande knelpunten worden herkend door verschillende aanwonenden, echter niet alle aanwonenden. Dit blijkt uit de petitie die door een aantal bewoners is ingediend (zie paragraaf 1.2.2) maar niet door alle aanwonenden is ondersteund. Ook blijkt dit uit de resultaten van de enquête die in volgende hoofdstukken aan de orde komt.

Ook belangenorganisaties merken de fietsroute Belcantodreef aan als aandachtspunt. Zij geven de volgende redenen:

- De doorgaande fietsroute Harderwijk – Ermelo-West is indirect. Het slingerachtige tracé van de fietsroute Belcantodreef doet geen goed aan de directheid en fietscomfort op deze doorgaande regionale hoofdfietsroute.
- De omrijdfactor ten opzichte van de oude route (langs de Westerveenweg) is te groot. De omrijdfactor bedraagt een factor van 1,29. Uit verkeerskundig onderzoek (bron: CROW en Reimert Verkeersbureau i.c.m. Fietsersbond, 2018) blijkt dat een omrijdfactor groter dan factor 1,2 afbreuk doet aan de directheid en het gebruik van een doorgaande fietsroute.
- Het is niet wenselijk dat een doorgaande fietsroute via woonstraten loopt, gezien de drukte ter plaatse (geparkeerde auto's, wandelende wijkbewoners, spelende kinderen, et cetera).
- Ten slotte is de fietsroute Harderwijk-Ermelo in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP 2010) opgenomen als 'ontbrekende schakel regionale hoofdfietsroute'.

1.2.2 Bewonersoproep

Op 12 december 2018 en op 29 april 2019 heeft een overleg plaatsgevonden tussen gemeente en enkele bezorgde bewoners van de Belcantodreef. Dit is uiteraard afgezien van eerdere telefooncontacten en e-mailconversaties naar aanleiding van vragen en meldingen. Tevens is de fietsroute Belcantodreef vrijwel standaard bespreekpunt op de agenda van het Verkeersplatform, welke vier- tot vijfmaal per jaar vergadert. In dit platform bespreekt de gemeente allerhande verkeerszaken met participatiepartijen als Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, politie en rijkschoolhouders. Hoewel alle partijen, zowel bewoners als verkeersparticipanten, oproepen tot het verbeteren van de fietsroute Belcantodreef, is een oplossing die voor alle partijen (of een ruimte meerderheid daarvan) acceptabel was nog niet gevonden. Dit is vooral het gevolg van enkele tegenstrijdige belangen van verschillende belangengroepen.

Op 4 juli 2019 is door bewoners van de Belcantodreef een petitie ingeleverd om de verkeerssituatie langs de fietsroute Belcantodreef aan te passen. De bewoners hebben drie mogelijke oplossingen voorgelegd aan bewoners van 61 adressen. Het betreft hierbij de adressen die direct gelegen zijn aan de fietsroute, zoals Rapdreef en Belcantodreef 1 t/m 53. De volgende drie oplossingsrichtingen zijn door deze bewoners aan de gemeente voorgelegd:

1. Het afsluiten van de aansluiting van de fietsroute Belcantodreef op de Waterplassteeg;
2. Het verplaatsen van de aansluiting van de fietsroute Belcantodreef op de Waterplassteeg van de huidige locatie (naast het adres Belcantodreef 37) naar een nieuwe locatie enkele meters verderop (naast Belcantodreef 53), waarbij de Belcantodreef voor de woningen 1 t/m 37 doodlopend wordt (zowel voor fietsers als voor gemotoriseerd verkeer);
3. Instandhouding van de bestaande fietsroute, met optimalisatie van verkeerssituaties zoals de kruising Operadreef/Rapdreef.

Bewoners mochten aangeven welke optie hen het meest aansprak. De uiteindelijke uitkomst is deze:

- Bewoners van 17 adressen hebben gekozen voor optie 1
- Bewoners van 2 adressen hebben gekozen voor optie 2
- Bewoners van 2 adressen hebben gekozen voor optie 3
- Bewoners van 2 adressen hebben geen voorkeur aangegeven
- Bewoners van 38 adressen hebben de petitie niet ondertekend

Het afsluiten van de fietsroute is al eerder aangekaart door enkele bewoners van de Belcantodreef als – voor hen – beste oplossing. Bewoners geven hoofdzakelijk de volgende argumenten aan:

- De verkeersonveiligheid die bewoners ervaren op de fietsroute Belcantodreef wordt op die manier weggenomen;
- De schades aan geparkeerde auto's die ontstaan door passerende fietsers wordt door afsluiting van de fietsroute tot een minimum beperkt;
- Ervaren geluidsoverlast wordt tot een minimum beperkt;
- Er zijn voldoende alternatieve fietsroutes beschikbaar, bijvoorbeeld via het Operapad of het Beneluxpad.

Als verweer wordt door andere belanghebbende partijen hoofdzakelijk aangevoerd dat de omrijdroutes onvoldoende aansluiten op de fietsroute Belcantodreef. De omrijdafstand is te groot. Doorgaand fietsverkeer wordt hierbij in feite benadeeld. Daardoor is de kans reëel dat fietsers sluiptroutes zoeken. Tevens is er sprake van een *not-in-my-backyard*-effect: vermeende knelpunten, zoals de geluidsoverlast die ervaren wordt, worden verplaatst naar elders, waarbij de aanwonenden van de fietsroute Belcantodreef deze vermeende knelpunten kwijt raken.

1.2.3 Proefafsluiting fietsroute Belcantodreef

In navolging van de petitie en de bewonersoproepen om actie te ondernemen, is door de gemeente een proefafsluiting op touw gezet. Een proef, om zo de voor- en nadelige effecten van de door bewoners gewenste maatregelen inzichtelijk te krijgen. Tevens kunnen door middel van deze pilot de vermeende voordelen en tegenwerpingen getoetst worden.

Op 20 november 2019 is het verkeersbesluit tot het uitvoeren van de proef gepubliceerd in de Staatscourant (te raadplegen via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-62564.html>) en

is een aankondiging hiervan geplaatst op de gemeentepagina in *Het Kontakt*. Tegen het verkeersbesluit zijn enkele bezwaren van omwonenden/fietsroutegebruikers en een zienswijze van de Fietsersbond ingediend. Deze bezwaren zijn overigens allemaal weer ingetrokken na informeel overleg tussen gemeente en bezwaarde partijen.

Het Verkeersplatform heeft nadrukkelijk aangegeven geen heil te zien in de proefmaatregel. Ook heeft de politie negatief geadviseerd inzake het verkeersbesluit. Desondanks heeft de gemeente besloten de proef door te laten gaan.

2 - De proef

De proefafsluiting van de fietsroute Belcantodreef heeft plaatsgevonden in de periode van 24 februari tot 24 juni 2020. Concreet bestond de proef uit een aantal maatregelen, waarvan de afsluiting van de aansluiting van de Belcantodreef op de Waterplassteeg ter hoogte van het adres Belcantodreef 37 de meest in het oog springende was. De maatregelen worden beschreven in paragraaf 2.2.

Gedurende de proef kwamen er vragen of er extra (aanvullende) maatregelen genomen konden worden. Deze verzoeken duiden erop dat het afsluitende effect van de proefmaatregelen minder was dan vooraf door aanwonenden verwacht. Fietsers wisten op aangepaste wijze alsnog gebruik te maken van de 'oude' fietsroute. Er is terughoudend omgegaan met het nemen van tussentijdse extra maatregelen. De effecten van een proef kunnen namelijk het beste gemonitord worden als de proef gedurende de gehele proefperiode hetzelfde blijft.

2.1 Coronapandemie

Een belangrijke onvoorziene situatie tijdens de proef was de coronacrisis en bijbehorende rijksoverheidsmaatregelen. Per 13 maart (achttien dagen na start van de proef) ging Nederland in lockdown. De vraag rijst of deze coronamaatregelen van invloed zijn op de uitkomsten van de proef.

Het doel van de proef is de effecten van de genomen verkeersmaatregelen inzichtelijk te krijgen. Het gaat daarbij om het routegedrag van fietsroutegebruikers, niet om de verkeersintensiteiten op de route. Hoewel er 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 gebeleden. De lockdown is 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.

2.2 Maatregelenpakket

Zoals reeds vermeld bestond de proefafsluiting uit verschillende maatregelen. In onderstaande subparagrafen worden de maatregelen stuk voor stuk beschreven.

2.2.1 Vooraankondiging

Medio januari is langs de fietsroute in beide rijrichtingen een vooraankondiging geplaatst. Op gele borden stond de tekst 'fietsroute Belcantodreef dicht per 24 februari'.

2.2.2 Afsluiting t.h.v. Belcantodreef 37

De aansluiting van de Belcantodreef op de Waterplassteeg is per 24 februari afgesloten. Het betreft de doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 37. Hier is het bestaande rood-witte hek (zie figuur 11) verlengd en is de fietsdoorsteek op eenzelfde wijze dichtgemaakt.



Figuur 11 – De oorspronkelijke fietsdoorsteek ter hoogte van Belcantodreef 37. Tijdens de proef is het rood-witte hek verlengd zodat de doorsteek niet meer gebruikt kon worden. Achter het rood-witte hek op de foto ligt de Waterplassteeg.

Foto: Streetsmart, 2019

2.2.3 Schaarhekjes t.h.v. Belcantodreef 73

Het volgende fietsdoorsteekje tussen de Waterplassteeg en de Belcantodreef ligt 65 meter verderop, nabij het adres Belcantodreef 73. Dit betreft een smallere variant dan de doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 37 (respectievelijk 1,5 meter t.o.v. 3,0 meter). Om te voorkomen dat fietsroutegebruikers via dit volgende doorsteekje hun route zouden vervolgen, is het doorsteekje tussen de Waterplassteeg en de Belcantodreef ter hoogte van Belcantodreef 73 per 24 februari afgesloten middels schaarhekjes. Schaarhekjes ontmoedigen het gebruik van een pad als fietspad. Tegelijkertijd kunnen voetgangers, rolstoelgebruikers, kindervagens en dergelijke op deze manier nog wel gebruik maken van deze doorsteek. Figuur 12 toont de schaarhekjes ter hoogte van Belcantodreef 73.

Een alternatief was de doorsteek helemaal dicht te zetten. Dan zou er echter geen enkele mogelijkheid meer zijn voor bewoners van Muziekland IV om op de Waterplassteeg te komen.

2.2.4 Halve rijbaanafzetting Rappad

De fietsroute Belcantodreef is per 24 februari afgesloten ter hoogte van Belcantodreef 37. Dat is aan de zuidzijde van de route. Dat betekent dat fietsers vanuit noordelijke rijrichting (vanuit Harderwijk-Centrum) al eerder van hun gebruikelijke fietsroute moeten afwijken. Anders rijden ze in een fuik. Om deze reden is per 24 februari aan het Rappad een halve rijbaanafzetting geplaatst. Middels een hek op het pad werd duidelijk dat de doorgaande route elders leidde.

In beginsel zou op deze locatie aan het Rappad een schaarhekje geplaatst worden. Echter duurt de proef vier maanden. Schaarhekjes moeten in de grond bevestigd en verankerd worden. Daarvoor zou dus het asfalt opgebroken moeten worden. Dat is niet wenselijk voor een proefperiode. Zeker als nog niet vast staat dat op deze locatie een definitieve soortgelijke maatregel geplaatst zal worden. Daarom is voor een vergelijkbare maatregel gekozen, te weten een halve rijbaanafzetting. Een verkeershek is op de helft van het pad geplaatst. Op het hek is een geel verkeersbord bevestigd die fietsers duidde op de afgesloten fietsroute.



Figuur 12 – De doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 73. Op de voorgrond de Waterplassteeg, op de achtergrond de Belcantodreef. Foto: eigen werk bewoner Belcantodreef, 2020



Figuur 13 – Het hek dat diende als halve rijbaanafzetting op de kruising Rappad/Muziekpad. Het hek stond oorspronkelijk op het fietspad, maar is op de foto verplaatst. Op het gele bord staat de tekst 'Doorgaande fietsroute afgesloten'.

Foto: eigen werk bewoner Belcantodreef, 2020

Helaas is de halve rijbaanafzetting door onbekende personen (wellicht tegenstanders van de proef?) steeds aan de kant gezet. Figuur 13 geeft hiervan een beeld. Later is het hek met regelmaat in de berm gegooid. Daardoor was ook het tekstbord niet meer leesbaar voor passerend verkeer. Daarom is op 16 maart besloten de halve rijbaanafzetting te verwijderen en het gele verkeersbord met de tekst 'doorgaande fietsroute afgesloten' op een vaste paal in de berm te plaatsen. Op deze manier is de bebording meer vandalismebestendig.

2.2.5 Omleidingsroute

Zoals bij een wegafsluiting hoort, is ook een omleidingsroute ingesteld. Deze omleiding is aangegeven door middel van gebruikelijke gele omleidingsverkeersborden. De omleiding verliep volgens de route die volgens de bewoners als meest geschikt alternatief dient, namelijk via het Operapad. Het betreft een omrijdafstand van 340 meter. Een kaartweergave van de omleidingsbebording is te vinden in figuur 16.

2.2.6 Formele bewegwijzering

Ook is de officiële bewegwijzering aangepast. De rood-witte bewegwijzering die verwees via de fietsroute Belcantodreef is op 24 februari verwijderd of weggedraaid. Tevens is op 14 april (levering was vertraagd) nieuwe bewegwijzering geplaatst op de route Weisteeg – Beneluxpad – Groene Zoomweg. Op deze manier worden fietsers via andere routes geleid. Deze fietsbewegwijzering is vooral bedoeld om lokaal minder bekend verkeer op te vangen en te leiden. In totaal zijn langs deze route zes wegwijzers geplaatst. Figuur 14 toont er een van.

2.2.7 Extra hekken plantenperk Belcantodreef 37

Al in het beginstadium van de proef is geconstateerd dat fietsers zich een weg baanden dwars door het bloemenperk naast het adres Belcantodreef 37. Op deze manier vond men een weg langs de afsluiting van de fietsroute. Het bloemenperk is te zien op figuur 15. Weliswaar was de proef in het vroege voorjaar, dus de planten waren minder in bloei dan op de foto is weergegeven. Desondanks was dit een dermate onvoorziene situatie en bovendien ook onwenselijk voor de vitaliteit van de begroeiing. Om die reden is, mede op verzoek van omwonenden, een hekwerk in het bloemenperk geplaatst. Op deze manier konden fietsers niet langer gebruik maken van het 'olifantenpad' door het bloemenperk.



Figuur 14 – Nieuwe wegwijzer op de kruising Weisteeg/Beneluxpad.

Foto: Gemeente Harderwijk, 2020



Figuur 15 – Het bloemenperk naast Belcantodreef 37 in juli 2014. Aan de linkerkant van de foto is de fietsdoorsteek tussen de Belcantodreef en de Waterplassteeg te zien.

Foto: Streetsmart



Figuur 16 – Tekening van de omleidingsbebording. Aan de hand van deze tekening is de werkelijke bebording gedurende de proefperiode geplaatst geweest. Onderaan de tekening (van links naar rechts) de Waterplassteeg. Achtergrond: GeoWeb, 2019

2.2.3 Afloop van de proef

Na afloop van de proef, op 24 juni, zijn de meeste maatregelen opgeheven. Wel is de rood-witte bewegwijzering ongewijzigd blijven staan, ook na afloop van de proef. Deze bewegwijzering vervult namelijk ook regulier een belangrijke rol voor plaatselijk minder bekend verkeer. Bovendien kan deze bewegwijzering op termijn relatief eenvoudig worden aangepast aan de definitieve situatie.

Ook de schaarhekjes op de doorsteek nabij Belcantodreef 73 zijn blijven staan. Bewoners van Belcantodreef 55 ^t/_m 73 hebben te kennen gegeven dat zij zich ernstig zorgen maken als deze schaarhekjes verwijderd zouden worden. Volgens hen zijn de fietsers gedurende de proefperiode dermate gewend geraakt aan de alternatieve route via deze doorsteek (zie paragraaf 2.3), dat dit aanwensel ook na afloop van de proefperiode zou blijven bestaan. Daarom is besloten de schaarhekjes voorlopig te laten staan, in afwachting tot een definitieve invulling voor de doorgaande fietsroute.

2.3 Effecten

Tijdens de proef zijn de effecten zorgvuldig gemonitord. Hiervoor zijn door de gemeente veldonderzoeken uitgevoerd. Ook hebben omwonenden, leden van het Verkeersplatform en fietsroutegebruikers hun input gegeven.

2.3.1 Conclusie uit monitoring

Uit de monitoring is het volgende geconstateerd:

- Het aantal fietsers dat tijdens de proef gebruik maakte van de officiële omleidingsroute via het Operapad is verwaarloosbaar. Bijna niemand maakte gebruik van deze omleidingsroute.
- Het overgrote deel (circa 95%) van de fietsroutegebruikers maakte gebruik van de doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 73. De schaarhekjes die hier staan zijn op enige afstand van elkaar geplaatst, zodat rolstoelers, kinderwagens en dergelijke er tussendoor passen. Dit heeft als gevolg dat fietsers er eveneens met kleine moeite tussendoor konden. Als hierop aansluitende vervolgroute werd zowel de route langs Belcantodreef 55 ^t/_m 73 als de route langs Belcantodreef 1 ^t/_m 37 gebruikt.
- Het resterende deel van de fietsroutegebruikers koos voor een route over het grasveld dat gelegen is tussen Waterplassteeg en Ariadreef. Via de Ariadreef vervolgden zij hun weg. Ook reden sommigen via hetzelfde grasveld en het achterpad achter Belcantodreef 1 ^t/_m 37 om hun fietstocht te vervolgen.
- Ten slotte waren er enkelen die hun fiets over het hek nabij Belcantodreef 37 tilden of hier met fiets en al onderdoor kropen.

Overigens gaat het hier om de situatie na plaatsing van circa 50 meter aan hekken in het bloemenperk naast Belcantodreef 37. Toen deze hekken er nog niet stonden, of deels nog niet stonden (de hekken zijn in twee fasen geplaatst), was het routegedrag anders. Zo'n twee derde van de fietsroutegebruikers koos voor een route door het groenperk. Als aansluitende route werd ofwel de Belcantodreef gebruikt, ofwel het achterpad achter Belcantodreef 1 ^t/_m 37.

2.3.2 Petitie voor opheffing proefmaatregelen

Op 9 juni 2020 is een petitie ontvangen van (op één na) alle bewoners van Belcantodreef 26 ^t/_m 38 en 55 ^t/_m 73. De conclusie van de bewoners luidt als volgt: "De thans gekozen tijdelijke proefroute voldoet naar onze mening totaal niet en is voor ons volstrekt onacceptabel". Vervolgens verzoeken deze bewoners de proef te beëindigen door de oude route weer open te stellen. Ook doen ze voorstellen

om de verkeerssituatie nabij Belcantodreef 1 t/m 37 te verbeteren. Deze voorstellen zijn ten dele overgenomen in de enquête (zie hoofdstuk 3). De proefmaatregelen zijn op 24 juni 2020 beëindigd. Dit was overigens de vooraf in het verkeersbesluit vastgestelde einddatum van de proef.

Het veldonderzoek heeft aangetoond dat de vermeende knelpunten van de ondertekenaars van de eerste petitie gedurende de proef inderdaad grotendeels zijn verplaatst naar een ander deel van de Belcantodreef. In feite heeft de proef als resultaat dat de fietsroutegebruikers veelal een andere route door de Belcantodreef hebben gekozen. Hierdoor zijn de problemen die de indieners van de eerste petitie ervoeren verplaatst naar een ander gedeelte van de straat.

Tegelijkertijd duidt dit ook aan dat fietsroutegebruikers steeds de kortste weg kozen. Toen de keuze was tussen een comfortabele omrijdroute (geasfalteerde rechte fietspaden) of een route door een bloemenperk met rozen, werd voor de laatste keuze gekozen. Nadat deze onmogelijk werd gemaakt, koos men alsnog voor een alternatieve route langs schaarhekjes. Hieruit blijkt dat de omrijdfactor met betrekking tot de omleidingsroutes te groot was. Dat wordt hiermee aangetoond. Kortom: een definitieve invoering van de proefmaatregelen is te kort door de bocht.

3 – Evaluatie

Na afloop van de proef is deze geëvalueerd. In voorgaande hoofdstukken zijn al enkele eerste conclusies gegeven. Naast enkel de reacties van een aantal bewoners is het belangrijk dat zoveel mogelijk belanghebbenden hun input leveren en ervaringen delen. Doel van de evaluatie is tevens, naast het terugblikken door meerdere belanghebbenden, vooruit te kijken door het peilen van oplossingsrichtingen om tot een definitieve invulling van de fietsroute te komen.

3.1 Enquête

Vanwege de coronamaatregelen waren fysieke bijeenkomsten na afloop van de proef lastig te organiseren. Daarnaast was het van belang de evaluatie zo toegankelijk mogelijk te houden voor iedereen, dus niet alleen aanwonenden, maar ook bijvoorbeeld fietsroutegebruikers. Daarom is gekozen te werken via het Online Stadsgesprek. Via dit platform is een enquête gedeeld, die geïnteresseerden konden invullen.

Uitnodigingen om mee te doen aan de evaluatie zijn op verschillende wijzen verspreid. Onder meer via sociale media van de gemeente Harderwijk (o.a. Facebook). Ook zijn op 30 juni 2020 111 brieven verstuurd naar omwonenden. Deze brieven bevatten een uitnodiging om deel te nemen aan de enquête.

De enquête is in totaal 210 keer ingevuld. 60 invullers (29%) zijn direct aanwonenden van de fietsroute Belcantodreef. 89 invullers (42%) wonen wel in Drielanden, maar zijn geen direct aanwonenden. 61 invullers (29%) zijn gebruikers van de fietsroute en wonen buiten Drielanden.

De enquête is opgedeeld in twee delen. Het eerste gedeelte bevat vragen over het verloop van de proef. Het tweede gedeelte bevat oplossingsrichtingen. Een aantal van deze oplossingsrichtingen zijn door belanghebbenden ingebracht.

3.2 Ervaringen tijdens de proef

3.2.1 Resultaat

Het eerste gedeelte van de enquête gaat in op het verloop van de proef. Bij elke vraag is om een rapportcijfer gevraagd. 1 betekent een heel slechte ervaring en 10 betekent een uitstekende ervaring.

Dit heeft geresulteerd in de volgende uitkomsten:

- a. Wat is uw ervaring tijdens de proef op het gebied van verkeersveiligheid nabij Belcantodreef 1 t/m 37? Gemiddeld rapportcijfer: 3,8
- b. Wat is uw ervaring tijdens de proef op het gebied van verkeersveiligheid op omliggende straten? Gemiddeld rapportcijfer: 4,5
- c. Wat is uw ervaring tijdens de proef op het gebied van verkeersgeluid nabij Belcantodreef 1 t/m 37? Gemiddeld rapportcijfer: 5,4
- d. Wat is uw ervaring tijdens de proef op het gebied van verkeersgeluid op omliggende straten? Gemiddeld rapportcijfer: 5,1

- e. Wat is uw ervaring tijdens de proef met betrekking tot zoekverkeer (zoekverkeer is letterlijk 'zoekend verkeer': op zoek naar de juiste route)?
Gemiddeld rapportcijfer: 3,5
- f. Wat is uw ervaring tijdens de proef met betrekking tot fietscomfort?
Gemiddeld rapportcijfer: 2,9
- g. Wat is uw algehele ervaring van de proef?
Gemiddeld rapportcijfer: 2,9
- h. Geef eventueel een toelichting op uw antwoord op de vorige vraag.
De antwoorden op deze vraag zijn in dit rapport gecategoriseerd:
- | | |
|-------------|--|
| 49 reacties | Omrijdfactor voor fietsers is te groot. |
| 35 reacties | Afsluiting leidt tot een verplaatsing van de problemen. |
| 23 reacties | Niet fietsvriendelijk: fietsers zijn de dupe van de afsluiting. |
| 7 reacties | Verkeersonveiligheid op de oude fietsroute wordt niet veroorzaakt door fietsers, maar juist door de bewoners van Belcantodreef 1 ^t / _m 37 die hun auto's op de rijbaan parkeren. Verderop is nog voldoende parkeerruimte vrij. |
| 6 reacties | De afsluiting was onduidelijk aangegeven. |
| 5 reacties | De proefsituatie leverde een kindvriendelijke situatie op en zorgde voor een beperking van de overlast. |
| 5 reacties | De afsluiting was te gemakkelijk te omzeilen. |
| 5 reacties | Corona zorgde voor een scheve beeldvorming. |
| 4 reacties | Positief: het was een stuk rustiger in de straat. |
| 3 reacties | Omfietsen was even wennen, maar prima te doen. |
| 2 reacties | De rood-witte bewegwijzering werd later geplaatst. Vooraf was er zoekverkeer, nadien ging het beter. |
| 2 reacties | De proef heeft nauwelijks verschil opgeleverd. |
| 1 reactie | Overlast wordt veroorzaakt door scooters, niet door fietsers. |
| 1 reactie | Geen afsluiting toepassen zonder een goed alternatief. De straat is geen speelruimte voor kinderen, dus dat moet geen prioriteit hebben. |

3.2.2 Conclusie

Uit de rapportcijfers en toelichtingen blijkt dat de proef geen doorslaand succes is geweest. Geen enkel rapportcijfer komt boven de 5,5 uit. Dat houdt in dat alle onderdelen van de proef als onvoldoende zijn beoordeeld.

Uit de rapportcijfers en toelichtingen blijkt dat vooral de omrijdfactor als probleem wordt gezien. Hierbij werd door velen de oude route langs de Westermeenweg als uitgangspunt genomen. Het is goed de omrijdfactoren tegen elkaar af te zetten, met de Westermeenweg als uitgangspunt:

- | | | |
|--------------------------------------|--------------------|---------------------|
| - Voormalig fietspad Westermeenweg | Lengte 700 meter | Omrijdfactor = 1 |
| - Fietsroute Belcantodreef | Lengte 900 meter | Omrijdfactor = 1,29 |
| - Route langs Belcantodreef 73 | Lengte 1.010 meter | Omrijdfactor = 1,44 |
| - Officiële omleiding via Operapad | Lengte 1.240 meter | Omrijdfactor = 1,77 |
| - Officiële omleiding via Beneluxpad | Lengte 1.370 meter | Omrijdfactor = 1,96 |

Hoewel in werkelijkheid slechts een paar honderd meters extra afgelegd moet worden, is dit procentueel en gevoelsmatig een behoorlijke hoeveelheid.

Ook is door een aanzienlijk aantal deelnemers aan de enquête aangegeven dat de proefsituatie in feite de vermeende problematiek verplaatst is naar andere locaties. Dit is aanleiding geweest voor de bewoners van een ander deel van de Belcantodreef om een petitie in te dienen om de proef te doen stoppen, zoals reeds eerder beschreven.

Als derde is in veel reacties gekeken naar fietsvriendelijkheid. Veel deelnemers hebben aangegeven niet te begrijpen dat deze proef met nadruk kijkt naar het woongenot van enkele bewoners, terwijl door het uitvoeren van de proef het belang van veel grotere aantallen doorgaande fietsers geschaad is. In feite schaadt ook het gebruik van de fietsroute Belcantodreef dit belang van doorgaand fietsverkeer. De fietsroute Belcantodreef is immers 29% langer dan de voormalige fietsroute langs de Westermeenweg.

4 – Vooruitblik naar mogelijke oplossingen

Om een vervolg te geven aan de proef in de vorm van een definitieve oplossing, is in de enquête ook gevraagd naar welke oplossingsrichtingen op het meeste bijval kan rekenen. In dit hoofdstuk worden de verschillende oplossingsrichtingen geschetst.

4.1 Oplossingsrichting 1: algehele afsluiting van alle doorgangen tussen Belcantodreef en Waterplassteeg

Deze oplossingsrichting houdt een voortzetting van de proefafsluiting in, weliswaar met wat nodige aanvullingen. De aansluiting van de Belcantodreef op de Waterplassteeg ter hoogte van Belcantodreef 37 wordt definitief afgesloten. Aanvullend wordt ook de doorsteek ter hoogte van Belcantodreef 73 geheel afgesloten. Langs de gehele Waterplassteeg wordt middels hagen en hekken onmogelijk gemaakt om langs de afsluitingen op te rijden.

Deze oplossingsrichting betekent dat het fysiek onmogelijk wordt om vanaf de Belcantodreef op de Waterplassteeg - en vice versa - te komen. Op deze manier worden fietsers min of meer gedwongen van de officiële omleidingsroutes (Operapad of Beneluxpad) gebruik te maken. Keerzijde is dat Mu-ziekland IV niet meer te bereiken is vanaf de Waterplassteeg.

4.2 Oplossingsrichting 2: verplaatsen fietsdoorsteek naar Belcantodreef 53

De tweede oplossingsrichting bevat een verplaatsing van de fietsdoorsteek nabij Belcantodreef 37 met circa 10 meter. Hiermee komt de fietsdoorsteek ter hoogte van Belcantodreef 53 op de parallel gelegen rijbaan van de Belcantodreef uit. Deze parallelle rijbaan is breder (breedte: 6 meter). Bovendien wordt er beduidend minder op deze rijbaan geparkeerd.

Om te voorkomen dat fietsers toch gebruik maken van de route langs Belcantodreef 1 ^t/_m 37 wordt dit weggedeelte doodlopend ter hoogte van huisnummer 37. Aan het einde van de straat wordt een keervoorziening gemaakt. Voor fietsers blijft de fietsroute vrijwel gelijk, hoewel men voortaan fietst via de parallelle rijbaan van de Belcantodreef. Qua omrijdafstand ten opzichte van de bestaande route is dit nihil.

Deze oplossingsrichting focust zich vooral op het huidige gebruik van Belcantodreef 1 ^t/_m 37 als fietsstraat. De slingerachtige route dwars door de woonwijk blijft voor fietsers (evenwel iets aangepast) in stand. Bovendien blijft de omrijdafstand ten opzichte van het fietspad langs de Westermeenweg behouden.

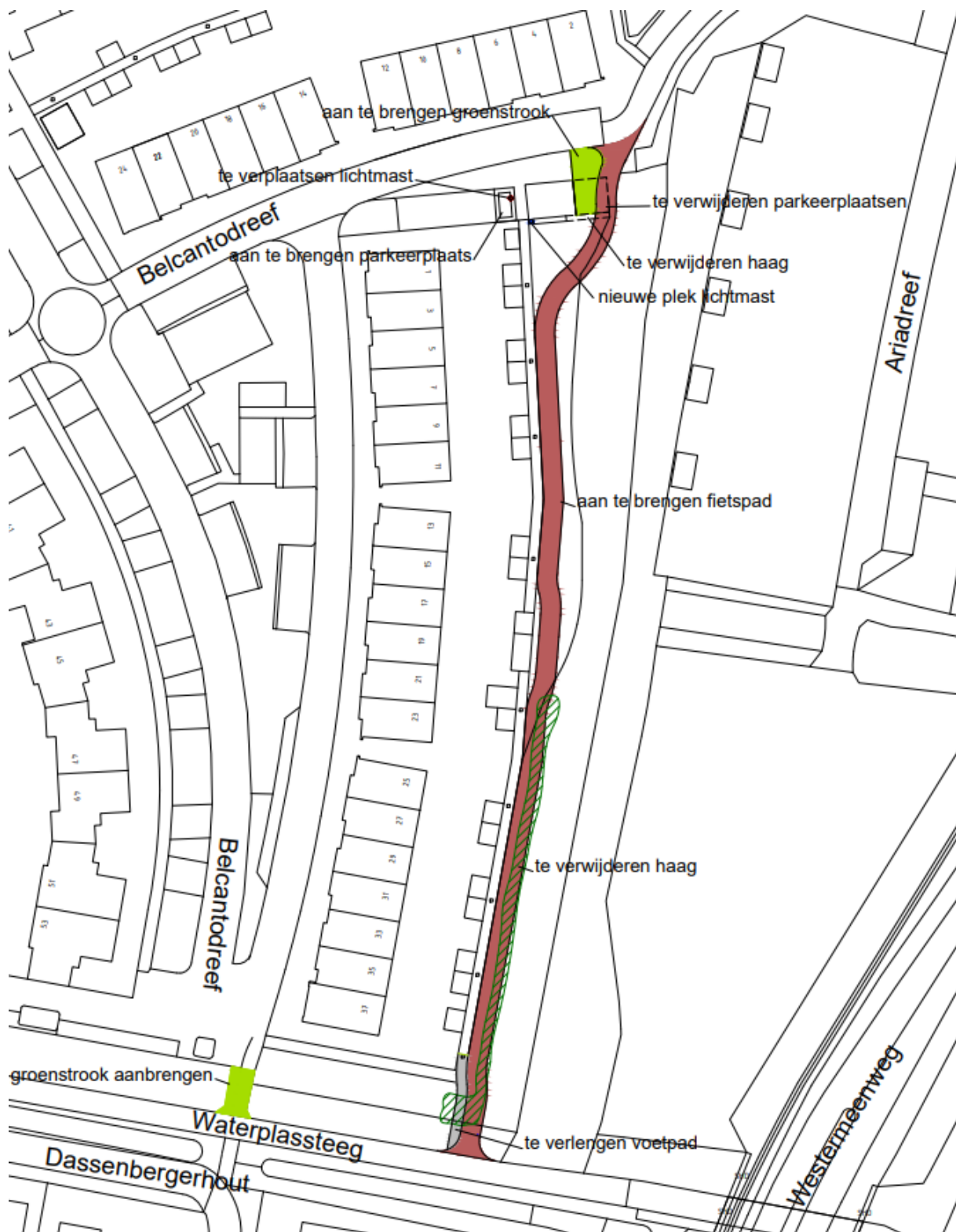
Figuur 17 toont een inrichtingstekening van deze oplossingsrichting.

4.3 Oplossingsrichting 3: Realisatie nieuw fietspad achter Belcantodreef 1 ^t/_m 37

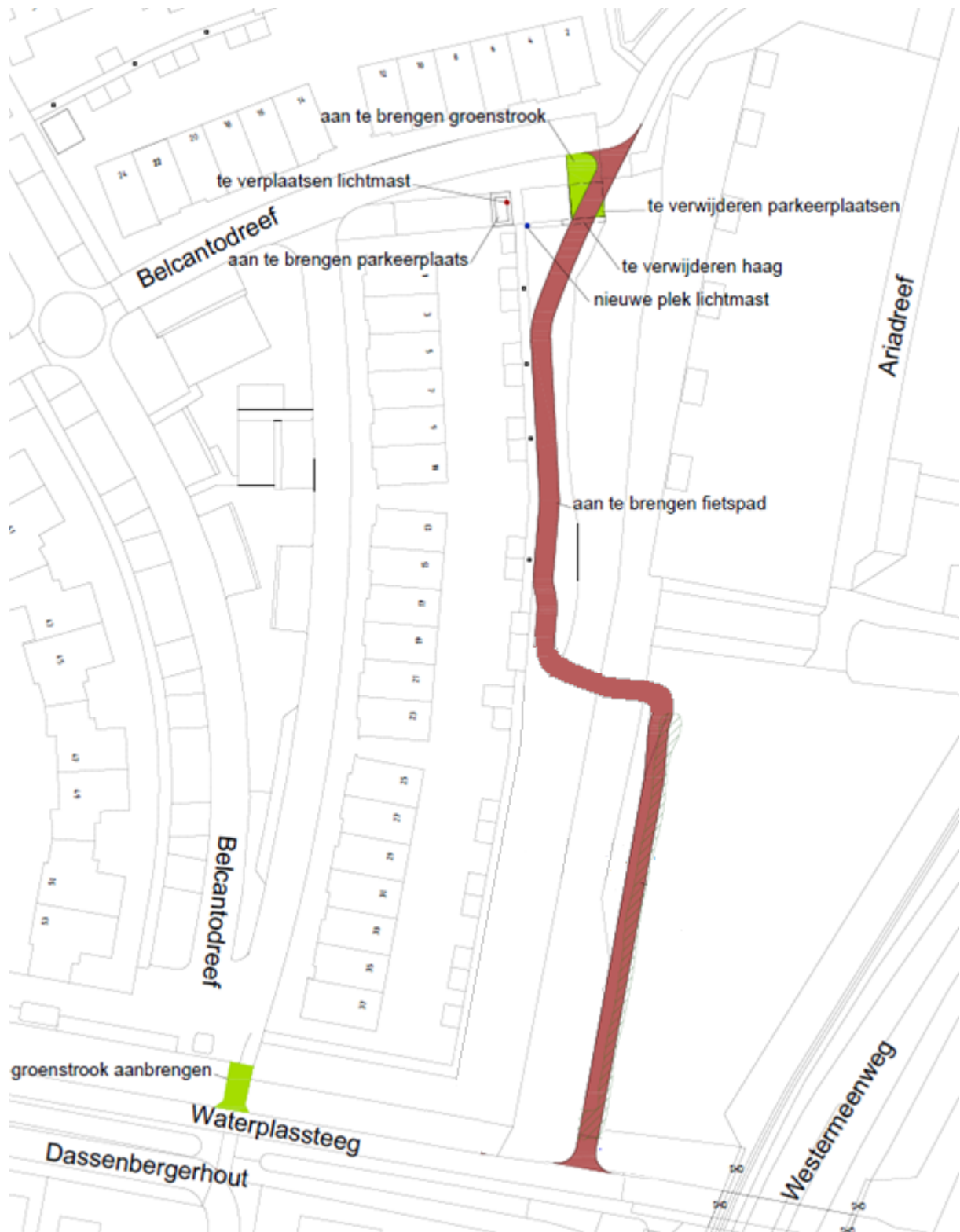
Oplossingsrichting 3 bestaat uit twee varianten. De tweede variant is een speling op de eerste. In voorgaande gesprekken hebben enkele bewoners van Belcantodreef 1 ^t/_m 37 aangegeven dat ze niet open staan voor een nieuw fietspad achter hun woningen langs. Ze vrezen dat de geluidsproblematiek die zij nu ervaren wordt verplaatst van de voorzijde naar de achterzijde van hun woningen. Om die reden is in de tweede variant het fietspad verder van de woningen af gelegd.



Figuur 17 – Tekening van oplossingsrichting 2, waarbij de fietsdoorsteek tussen Belcantodreef en Waterplassteeg wordt verplaatst. Tekening: Gemeente Harderwijk, 2020



Figuur 18 – Tekening van oplossingsrichting 3a, waar een nieuw fietspad wordt gerealiseerd achter de woningen Belcantodreef 1 t/m 37. Tekening: Gemeente Harderwijk, 2020



Figuur 19 – Tekening van oplossingsrichting 3b, waar een nieuw fietspad wordt gerealiseerd achter de woningen Belcantodreef 1 t/m 37 met halverwege een slinger door de houtwal.

Tekening: Gemeente Harderwijk, 2020

4.3.1 Oplossingsrichting 3a: Rechte variant

Oplossingsrichting 3a houdt in dat er een nieuw fietspad wordt gerealiseerd tussen de Rapdreef en de Waterplassteeg. Op dit moment ligt hier alleen een achterpad. Daarnaast ligt hier nu een gazonstrook met tussendoor wat lage begroeiing. Verder is er een historische houtwal te vinden. Tussen de houtwal en het achterpad bevindt zich de gazonstrook met lage begroeiing, die voldoende ruimte biedt aan een nieuw fietspad. De oude fietsdoorsteek nabij Belcantodreef 37 wordt in dit voorstel afgesloten. Figuur 18 toont een tekening van deze oplossingsrichting.

In dit voorstel blijft het bestaande achterpad behouden. Tussen de achterafscheidings van de woningen en het nieuwe fietspad ontstaat hiermee een doorlopend trottoir van 1,50 meter breedte. Tuinuitgangen komen hiermee niet direct op het fietspad uit, maar op het achterpad/trottoir.

De realisatie van het nieuwe fietspad zou inhouden dat de fietsroute tussen Harderwijk-Centrum en Ermelo-West wordt gestrekt. De slingers door de woonwijk Drielanden vervallen goeddeels. De omrijdfactor ten opzichte van het fietspad langs de Westerveenweg wordt gereduceerd tot 1,17 ten opzichte van 1,29 via de huidige fietsroute Belcantodreef.

Omwonenden hebben vooraf aangegeven te vrezen dat de geluidsoverlast die zij in de huidige situatie ervaren met deze oplossing niet afneemt. Wel wordt de afstand tussen fietsroute en de woning groter. De voortuinen zijn namelijk gemiddeld 4 meter diep. De afstand tussen achtergevel en fietspad is 15 meter.

Als gevolg van de aansluiting van het fietspad aan de noordzijde komen twee parkeervakken tegenover Belcantodreef 2 te vervallen. Door de parkeerstrook te herschikken kan er één vak worden teruggebracht. De historische houtwal kan onaangetast in stand blijven.

4.3.2 Oplossingsrichting 3b: Variant met slinger

Oplossingsrichting 3b omvat vrijwel hetzelfde idee als oplossingsrichting 3a. Echter wordt de fietsverbinding achter de adressen Belcantodreef 17 t/m 37 aan de andere zijde van de houtwal gerealiseerd. De afstand tussen fietspad en achtergevel van de huisnummers 17 t/m 37 wordt hiermee vergroot tot 25 meter. Keerzijde is dat de historische houtwal doorsneden wordt, hoewel er geen bomen gekapt hoeven te worden. Ook wordt een nieuwe slinger op het doorgaande fietspad opgeworpen. Figuur 19 geeft een weergave van deze oplossingsrichting.

4.4 Oplossingsrichting 4: Definitief maken bestaande route

De laatste oplossingsrichting houdt in dat de oorspronkelijke fietsroute Belcantodreef definitief gemaakt wordt. Er worden dus geen nieuwe fietsroutes gecreëerd. Wel worden bestaande punten aangepast die als verkeersonveilig worden ervaren, zoals de kruising van de Rapdreef met de Operadreef (zie figuur 20).

4.5 Vooraf afgevalen oplossingsrichtingen

Vooraf is overwogen of, naast bovenstaande oplossingsrichtingen, nog andere ideeën aan de enquête toegevoegd konden worden. Het is echter niet verstandig oplossingsrichtingen te noemen waarvan de haalbaarheid vooraf al nihil gebleken is.



Figuur 20 – Tekening behorend bij oplossingsrichting 4. Dit betreft een aanpassing van de kruising Operadreef/Rapdreef. Het kruisingsvlak wordt groter gemaakt waardoor de kruising meer opvalt in het wegbeeld. Tekening: Gemeente Harderwijk, 2020

Zo wordt wel geopperd om de ‘oude’ fietsverbinding langs de Westermeenweg te herstellen. Zoals reeds eerder in dit rapport beschreven is dit niet haalbaar, omdat dit fietspad niet aan kan sluiten op de vervolgfietroute. De Weisteeg ligt namelijk verdiept, een aansluiting of T-splitsing is hier onmogelijk te realiseren.

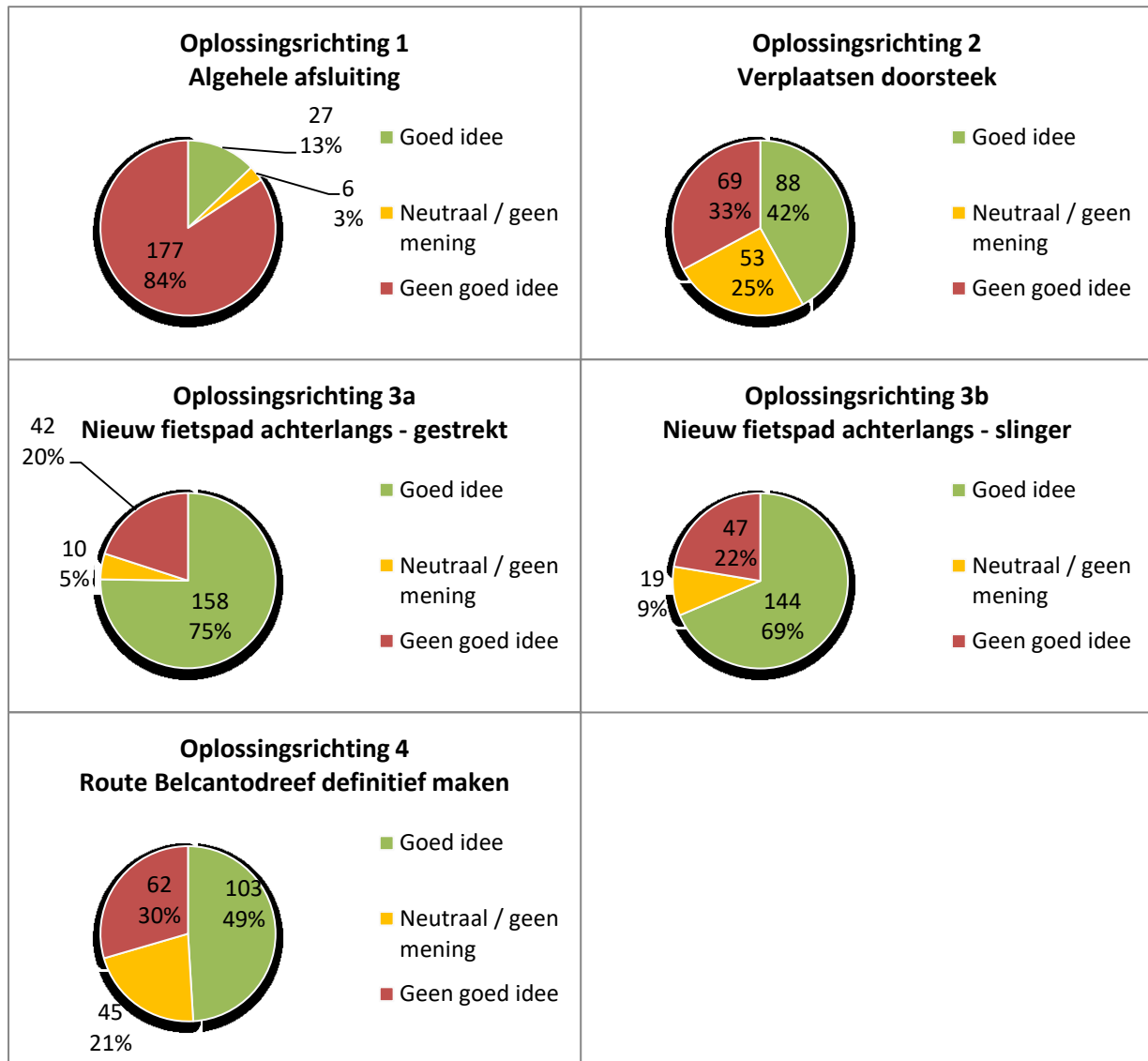
Een andere gestelde optie is een gelijkvloerse fietsoversteek te realiseren ter hoogte van de rotonde Westermeenweg/Drielandendreef. Fietsverkeer sluit dan niet aan op de verdiepte Weisteeg, maar steken dan de Westermeenweg over en sluiten aan op het Rappad. Juist om deze gevaarlijke overstekbewegingen te vermijden is in 2015 een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd op deze locatie. Het is zeker niet wenselijk om de oude situatie weer terug te brengen en fietsers de drukke Westermeenweg gelijkvloers te laten oversteken.

Tevens is het voorstel gedaan om een fietsbrug over de Westermeenweg te realiseren. Hierbij zou bovengenoemde gelijkvloerse fietsoversteek ongelijkvloers worden gemaakt. Kostentechnisch is dit niet haalbaar. Daarnaast sluit dit ook op fysieke tegenwerkingen, bijvoorbeeld vanwege de aanwezigheid van een geluidswal langs de Westermeenweg die hierbij doorsneden moet worden.

4.6 Afweging

4.6.1 Oordeel enquête deelnemers

Belanghebbenden die de enquête hebben ingevuld, hebben aangegeven welke oplossingsrichtingen volgens hen acceptabel zijn. Oplossingsrichting 3a kreeg de beste score. Onderstaand een overzicht:



4.6.2 Verkeerskundige uitgangspunten

Uiteraard betreft de fietsroute Belcantodreef en de uiteindelijke oplossing hoofdzakelijk een verkeerskundige zaak. Verkeerskundig dienen er dan ook kaders te zijn waaraan de oplossing moet voldoen. De volgende voorwaarden, deels ontleend aan het verkeerskundig kennisplatform CROW, worden daarom gesteld:

- De fietsroute is zo gestrekt en zo direct mogelijk (omrijdfactor zo gering mogelijk: maximaal 1,2 (bron: CROW en Reimert Verkeersbureau i.c.m. Fietsersbond, 2018));
- De fietsroute bevat geen gelijkvloerse kruisingen met gebiedsontsluitingswegen (50 en 80 km/h-wegen);

- C. De fietsroute bevat zo weinig mogelijk gelijkvloerse kruisingen met overige wegen;
- D. De fietsroute heeft een minimale breedte van 3,00 meter;
- E. De fietsroute is ingericht (of in te richten) volgens de landelijke richtlijnen;
- F. De fietsroute is zoveel mogelijk vrijliggend;
- G. Er is een aansluiting aanwezig van Muziekland IV op de Waterplassteeg.

4.6.3 Resume

Deze enquêteresultaten duiden oplossingsrichtingen 3a, gevolgd door oplossingsrichting 3b, aan als beste varianten. Uiteraard hebben fietsers over het algemeen een andere voorkeur dan bijvoorbeeld bewoners van Belcantodreef 1 ^t/_m 37 en 2 ^t/_m 24. 16 bewoners van de 31 voornoemde adressen hebben aangegeven geen voorkeur te hebben voor oplossingsrichtingen 3a en 3b. Desondanks zijn er ook bewoners van de Belcantodreef die neutraal of juist positief in deze oplossingsrichting staan.

Van de enquête-invullers die negatief staan tegenover oplossingsrichtingen 3a en 3b zijn er ook verschillenden die negatief tegenover alle oplossingsrichtingen staan. Zij geven aan de 'oude' fietsroute langs de Westermeenweg te prefereren. Om die reden hebben ze bij alle gegeven oplossingsrichtingen aangegeven deze geen goed idee te vinden. Het enige goede alternatief in hun ogen is het fietspad langs de Westermeenweg terug aan te leggen (wat echter fysiek onmogelijk is, zie paragraaf 4.5).

Wanneer de oplossingsrichtingen getoetst worden aan de verkeerskundige uitgangspunten, dan komt oplossingsrichting 3a het meest dichtbij. Op vrijwel alle punten wordt aan de gestelde voorwaarden voldaan. Weliswaar zal de Rapdreef deel uit blijven maken van de fietsroute. In deze straat is geen ruimte voor een vrijliggend fietspad, maar de straat is wel ingericht als fietsstraat. De achterliggende jaren hebben zich aan de Rapdreef geen verkeerskundige knelpunten of andere geregistreerde verkeersveiligheidsproblemen voorgedaan.

De andere oplossingsrichtingen wijken meer af van de gestelde verkeerskundige uitgangspunten.

- Oplossingsrichting 1 voldoet niet aan verkeerskundige uitgangspunten A en G
- Oplossingsrichting 2 voldoet niet aan verkeerskundige uitgangspunten A en F
- Oplossingsrichting 3a voldoet aan alle verkeerskundige uitgangspunten, hoewel slechts enigszins aan F
- Oplossingsrichting 3b voldoet aan alle verkeerskundige uitgangspunten, hoewel slechts enigszins aan A en F
- Oplossingsrichting 4 voldoet niet aan verkeerskundige uitgangspunten A en F

Oplossingsrichting 3a geniet dus de voorkeur van zowel de meeste geënquêteerden als verkeerskundig. In hoofdstuk 5 zal dan ook worden voortgeborduurd op deze oplossingsrichting. In dat hoofdstuk worden de tegenwerpingen tegen deze oplossingsrichting behandeld.

5 – Reacties en zienswijzen

80% van de geënquêteerden staat niet negatief tegenover oplossingsrichting 3a: het realiseren van een nieuw fietspad achter de woningen Belcantodreef 1 t/m 37. Ook verkeerskundig heeft deze oplossingsrichting de voorkeur. In de evaluatieprocedure hebben enkele deelnemers zich juist ook wél negatief uitgesproken tegen deze oplossing. In dit hoofdstuk zijn deze reacties zo letterlijk mogelijk overgenomen (alleen spelfoutcorrectie uitgevoerd) en van een reactie voorzien.

Reactie 3a.1 - Fietsroute Belcantodreef afsluiten en ook niet achter de huizen 1 t/m 37 een nieuw fietspad creëren (we hebben al gezien dat metingen zijn gedaan). Het beste is nog steeds via Waterplaspad-Operapad-Muziekpad-Rappad vice versa. Dat is niet ver omfietsen!!

De omrijdfactor voor de route via het Operapad is te groot volgens de verkeerskundige uitgangspunten. Uit de praktijk tijdens de proef is daadwerkelijk gebleken dat het aantal fietsers dat van deze omleidingsroute gebruik maakte te verwaarlozen is. De route via het Operapad is daarmee niet geschikt als omleidingsroute. Ook verkeerskundig kennisplatform CROW onderschrijft dit naar aanleiding van praktijkonderzoek: "Een omrijdfactor van meer dan 1,2 wordt ervaren als hinderlijk en niet aanvaardbaar en hierbij zijn maatregelen gewenst." (CROW, 2011)

Reactie 3a.2 - Als de aansluiting van het Rappad op de Rapdreef wordt afgesloten en de bewegwijzering goed is, zullen fietsers e.d. gewoon via de normale rode fietspaden gaan. Je bent maar 2 minuten extra onderweg en het is een stuk veiliger voor weggebruikers en omwonenden.

De middag nadat de proef opgeheven was, nam het verkeer toe. Herrie, scooters die om 00:15 uur voorbij scheuren en er een soort racebaan van maken, luide muziek op de fiets, maaltijdbezorgers die rijden alsof het een doorgaande weg is. Er hoeft maar 1 kind in zijn enthousiasme zijn of haar tuin uit te lopen, even vergeten dat hij uit moet kijken en het is raak.....Willen we daar op wachten??

Zie antwoord op reactie 3a.1. Bovendien wordt de fietsroute volgens oplossingsrichting 3a voorzien van een trottoir. Bewoners die uit hun achtertuin lopen komen zodoende eerst op het trottoir voordat ze het fietspad oplopen.

Reactie 3a.3 - Route 1 invoeren, dat is een stuk veiliger en rustiger voor de buurt waar ook veel kleine kinderen wonen!

Oplossingsrichting 1 heeft niet de voorkeur van veel geënquêteerden. Ook valt deze oplossingsrichting af gezien de verkeerskundige uitgangspunten. Bij het uitvoeren van oplossingsrichting 3a zal het aantal doorgaande fietsers op de Belcantodreef fors afnemen, waardoor de veiligheid van kleine kinderen zeker geborgd is.

Reactie 3a.4 - Verplaats de fietsroute niet door de wijk, maar via de Zuiderbreedte (het industrieterrein), maar wel afsluiting bij Belcantodreef 37, anders wordt dit een sluiproute. Maar verplaatsing naar de achterzijde is nog slechter.

Zie antwoord op reactie 3a.1. De omrijdfactor voor de route via de Zuiderbreedte (bedoeld wordt: Beneluxpad) is te groot. Bovendien levert deze route voor fietsers tevens fysieke weerstand op, omdat tweemaal een viaduct gebruikt moet worden (tweemaal helling af, helling op) wat als barrière werkt. Oplossingsrichting 3a bevat ook een afsluiting ter hoogte van Belcantodreef 37 om 'sluipverkeer' tegen te gaan. Verplaatsing van de fietsroute naar de achterzijde van de woningen Belcantodreef 1 t/m

37 geniet de meeste voorkeur van geënquêteerden en voldoet het beste aan de gestelde verkeerskundige uitgangspunten.

Reactie 3a.5 - Fietspad via spoortunnel naar de Zuiderbreedte.

Zie antwoord op reactie 3a.4.

Reactie 3a.6 - Fietsroutes via fietstunnel en Drielanden afsluiten met een slingerhek bij Chanson-dreef/Rapdreef.

Drielanden is opgezet als fietswijk. De fietsinfrastructuur is van groot belang voor doorgaand verkeer, maar vooral ook voor bewoners van Drielanden zelf. Zij moeten de wijk ook in en uit kunnen fietsen. Om die reden wordt de Rapdreef als doorgaande fietsverbinding niet afgesloten. Dit zou betekenen dat bewoners van Muziekland IV geen fietsverbinding meer houden met onder andere het station en Harderwijk-Centrum.

Reactie 3a.7 - Onze ideeën zijn al aangegeven tijdens onze gesprekken op het gemeentehuis met de desbetreffende mensen aldaar. En ik blijf van mening dat ondanks alles de gemeente zijn plannen al klaar heeft want gezien deze enquête vind ik niets terug van de vele opties die de betreffende bewoners hebben aangedragen.

In de enquête zijn verschillende ideeën van bewoners gepresenteerd. Zo zijn de oplossingsrichtingen 1 en 2 voorstellen van bewoners. Oplossingsrichting 3a is deels door belangenorganisaties geïnitieerd. Er zijn in de loop van het proces nog wel meerdere opties aangegeven, maar niet alle opties blijken haalbaar. Opties die op voorhand niet haalbaar bleken, zijn niet in de enquête opgenomen.

Reactie 3a.8 - Waarom mogen er zoveel mensen meedoen, dan tellen de argumenten van de bewoners niet mee, die zijn dan in de minderheid en wie hebben dit onderwerp aangekaart: de bewoners van de Belcantodreef. En woon je ergens anders zal het je een worst zijn: ze racen niet door jou straat, maar het is wel de beste route voor deze mensen. Hoop dat er aan de bewoners gehoor wordt gegeven.

De proefafsluiting is opgezet naar aanleiding van een bewonerspetitie. Zonder bewonersoproep was deze proef nooit gestart. Bovendien is het verkeersknelpunt 'fietsroute Belcantodreef' tevens opgenomen in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (2010), het gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan (2016) en het gemeentelijk Integraal Fietsbeleid (2019). Deze opnames zijn hoofdzakelijk op initiatie van belangenorganisaties die verkeersveiligheid en fietsersbelangen behartigen. De bewoners zijn hierin dan ook zeker niet de enige belanghebbende partij. Bovendien betreft het een regionale hoofd-fietsroute. Dat betekent dat fietsers uit bijvoorbeeld Ermelo en Putten ook belanghebbend zijn bij een snelle, comfortabele en veilige fietsroute.

Bovendien is hier sprake van het algemeen belang. Als gemeente dragen we dit principe met ons mee. Behalve met enkele bewoners hebben we hier dus ook te maken met de belangen van duizenden fietsroutegebruikers.

Eerder hebben in andere gemeenten soortgelijke casussen gespeeld. Bij een vergelijkbare casus in Barneveld heeft de Raad van State als volgt geoordeeld: "Gelet op hetgeen is overwogen (...) is een eventuele toename van geluidhinder vanwege het gedeeltelijk verdwijnen van de groenstrook en enige aantasting van de privacy ter plaatse van de woningen en tuinen van [appellant] en anderen niet uitgesloten. Daartegenover staat echter dat de raad, gelet op hetgeen is overwogen (...), het nut en de noodzaak van de aanleg van het fietspad voldoende aannemelijk heeft gemaakt. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in redelijkheid een groter gewicht kunnen toekennen aan het algemeen belang bij realisering van het fietspad dan aan het belang van [appellant] en anderen bij het

ongewijzigd blijven van de bestaande situatie." Dit betreft een uitspraak van de Afdeling bestuurs-rechtspraak van de Raad van State d.d. 24 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1401; in te zien via <https://www.raadvanstate.nl/@107602/201506871-3-r1/>.

Reactie 3a.9 - Nieuw fietspad vanaf de Waterplassteeg tussen de Ariadreef en de Westermeenweg aansluitend op de Operadreef.

Deze optie is onderzocht en voortijdig afgefallen. Vanwege de aanwezigheid van een geluidswal tussen de Westermeenweg en de Ariadreef is een fietspad hier fysiek niet mogelijk. Er is onvoldoende ruimte voor. Bovendien beschermt de geluidswal Muziekland IV voor verkeerslawaai vanaf de Westermeenweg en de spoorlijn. Het verwijderen van de geluidswal zou daarom juist alleen maar meer geluidshinder veroorzaken voor de bewoners van Muziekland IV dan nu het geval is als gevolg van de fietsroute Belcantodreef.

Reactie 3a.10 - Het fietspad weer langs het spoor laten lopen of langs het woonwagenveld (langs het voetbalveld, aan de kant van de weg), zou een logischere keuze zijn. Dan komt niemand door de wijk en is het veiliger voor alle kinderen die op het voetbalveld spelen en de voetgangers die van en naar het hondenveld lopen.

Zie antwoord op reactie 3a.9. De fietsroute die gecreëerd wordt zoals oplossingsrichting 3a schetst bevat rechte overzichtelijke wegvakken rondom het voetbalveld. Zodoende is de weg overzichtelijk en is de oversteekbaarheid gewaarborgd.

Het woonwagenveld (Ariadreef) maakt bovendien ook deel uit van de woonwijk Drielanden. Het woonwagenveld bestaat ook uit woningen. De zinsnede 'dan komt niemand door de wijk' is daarmee feitelijk onjuist.

Afzonderlijk van dit project is het verbeteren van de voetpaden langs de Waterplassteeg (o.a. verlengen van het doodlopende voetpad) meegenomen in het uitvoeringsprogramma 2021-2025 bij het gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan.

Reactie 3a.11 - Het idee van de proef was goed. Echter wil deze alleen slagen als er ook een afsluiting is bij het Rappad/Rapdreef en afsluiting bij Belcantodreef 73 (uit mijn hoofd) anders krijg je teveel zoekverkeer. Daarnaast zal er een betere informatievoorziening moeten zijn over de nieuwe route.

Oplossingsrichting 3a omhelst geen afsluiting van het Rappad. Wel zal er een nieuwe fietsverbinding gerealiseerd worden tussen de Waterplassteeg en de Rapdreef. Deze fietsverbinding zal vooral gebruikt worden door fietsers tussen Ermelo en Harderwijk-Centrum. Omdat verkeer vanuit Ermelo eerst het nieuwe fietspad rijdt en vervolgens langs de oude route, zal het zoekverkeer beperkt zijn. Bovendien zal de rood-witte bewegwijzering worden aangepast aan de nieuwe situatie.

Reactie 3a.12 - Gewoon de wijk dichtzetten. Het is niet voor niets een WOONwijk. Scooters zijn de allergrootste ergernis en onveilig voor kinderen en automobilisten!

Ondanks dat het een woonwijk betreft, zijn doorgaande fietsverbindingen van essentieel belang. Dichtzetten is daarom geen optie, want dan zou Muziekland IV voor fietsers worden afgesloten van de rest van Harderwijk.

De fietspaden in Drielanden zijn gesloten voor scooters (bromfietsers). Ook het nieuwe fietspad zoals geschetst in oplossingsrichting 3a zal worden aangeduid als fietspad, waar bromfietsers dus niet welkom zijn. Snorfietsers mogen overigens wel gebruik maken van fietspaden.

Reactie 3a.13 - Het fietsverkeer moet en kan veilig en zonder geluidsoverlast voor omwonenden via het Muziepark(!) en bestaande fietspaden naar de Waterplassteeg fietsen en vice versa. Volgens ons een veilige, snelle en voordelige oplossing.

Zie antwoord op reactie 3a.1 en 3a.8. Bovendien ligt de fietsroute Belcantodreef aan de rand van de woonwijk Drielanden. Het alternatief dat in reactie 3a.13 wordt geschetst leidt nog meer centraal door Drielanden. De geluidsoverlast die omwonenden van de Belcantodreef ervaren wordt weliswaar grotendeels teniet gedaan, maar kan op andere locaties evengoed terugkeren.

Reactie 3a.14 - Langs spoor doortrekken en via rotonde Operadreef een aansluiting maken met fietspad richting Rapdreef?

Deze optie is onderzocht en voortijdig afgefallen om verkeersveiligheidsredenen. In 2015 is de verkeerssituatie voor fietsers aangepast, omdat juist de oversteek over de Westermeenweg (destijds ter hoogte van de rotonde Drielandendreef) voor gevaarlijke situaties zorgde. Daarom is het realiseren van een nieuwe gelijkvloerse fietsoversteek over de Westermeenweg (ook ter hoogte van de Operadreef) geen reële optie. Bovendien is er een ongelijkvloerse kruising (Waterplassteeg) voorhanden.

Reactie 3a.15 - Fietsers en sluipverkeer passen wat mij betreft in deze situatie niet in dezelfde zin. Het is een woonwijk, waar gelukkig veel gefietst wordt. Straks kan je alles wel afsluiten omdat bewoners ergens last van hebben.

Het huidige verkeer dat gebruik maakt van de fietsroute Belcantodreef is zeker geen sluipverkeer. De fietsroute Belcantodreef maakt op dit moment deel uit van de doorgaande regionale hoofdfietsroute Harderwijk – Ermelo-West.

Reactie 3a.16 - Het is onnodig om zoveel geld, tijd en moeite te steken in een probleem waar een paar buurtbewoners over klagen. Elke oplossing verschuift het probleem naar een ander deel van de buurt.

Er is geconstateerd dat de fietsroute Belcantodreef een reëel knelpunt is op gebied van verkeersveiligheid. Dat geldt voor zowel fietsverkeer als voor omwonenden. Daarnaast willen we het fietsnetwerk in de gemeente Harderwijk zoveel mogelijk optimaliseren en fietsgebruik bevorderen. Dit tezamen is aanleiding geweest om deze fietsroute op te nemen in het Verkeersveiligheidsplan (2016) en in het Integraal Fietsbeleid (2019). Bijkomend ervaren buurtbewoners geluidsoverlast. Deze ervaringen nemen we serieus, echter moeten we in de oplossingsrichtingen het algemeen belang inachtneming houden.

Reactie 3a.17 - Voor doorgaande fietsers (Ermelo- Harderwijk) is een route zoveel mogelijk rechtdoor het prettigst en veiligst. Kies geen oplossing met omfietsen, dan gaan fietsers toch een andere oplossing zoeken.

Dit is inderdaad een veronderstelling die tijdens de proef bevestigd is. Om deze reden is een van de verkeerskundige uitgangspunten dat de omrijdfactor niet groter mag zijn dan 1,2.

6 – Conclusie en vervolg

In voorgaande hoofdstukken is de uitkomst van het enquêteonderzoek en de verkeersonderzoeken beschreven. Het resultaat is dat één oplossingsrichting de voorkeur geniet. Deze oplossingsrichting zal dan ook verder uitgewerkt worden.

6.1 Oplossing van ervaren problemen

Aanwonenden van de fietsroute Belcantodreef hebben onder andere middels een petitie verzocht maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid op de woonstraat Belcantodreef te waarborgen. Daarnaast verzoekt men de gemeente om geluidsoverlast die zij ervaren tegen te gaan. Belangenorganisaties (zoals Fietsersbond Harderwijk, Fietsersbond Ermelo en Veilig Verkeer Nederland) vragen eveneens aandacht voor de verkeersveiligheid en directheid op deze fietsverbinding Harderwijk - Ermelo-West. Tevens is deze ontbrekende schakel opgenomen in drie gemeentelijke beleidsstukken (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (2010), Verkeersveiligheidsplan (2016) en Integraal Fietsbeleid (2019)).

Het realiseren van oplossingsrichting 3a biedt een antwoord op zowel de bewonersoproep en de oproepen van de belangenorganisaties. Daarnaast biedt dit invulling aan het gemeentelijk vastgestelde beleid. Met de nieuwe fietsverbinding (en de afsluiting van de bestaande fietsverbinding ter hoogte van Belcantodreef 37) neemt de hoeveelheid doorgaand fietsverkeer in de woonstraat Belcantodreef tot een minimum af. Daarnaast komt de fietsroute verder van de woningen af te liggen, waardoor de geluidsoverlast die door enkele bewoners wordt ervaren afneemt. *Last but not least* ontstaat een directe, comfortabele en vooral verkeersveilige fietsverbinding tussen Harderwijk en Ermelo-West.

6.2 Procedure

6.2.1 Ruimteteknische procedure

Het realiseren van een nieuw fietspad betreft een zogeheten ‘feitelijke handeling’. Het fietspad kan gerealiseerd worden op de plaats waar nu een gazonstrook met lage begroeiing ligt. Er zijn geen bomen aanwezig die gekapt moeten worden. Daarom is geen omgevingsvergunning voor het kappen van bomen benodigd.

De locatie waar het fietspad gerealiseerd wordt is in het bestemmingsplan aangeduid als bestemming ‘wonen’. De regels bij het bestemmingsplan (artikel 9) geven hierbij de volgende omschrijving:

De voor ‘Wonen’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen
(...)
- j. voet- en fietspaden
(...)

Gelet hierop is er geen bestemmingsplanwijziging nodig voor de realisatie van een nieuw fietspad op deze locatie.

Het nieuwe fietspad sluit aan weerszijden aan op een bestaand fietspad. Beide bestaande fietspaden (Waterplassteeg en Rappad) zijn formeel en officieel als fietspad aangeduid. Er zijn aan het nieuwe pad geen aansluitingen met wegen anders dan genoemde bestaande fietspaden. Er kan daarmee

geen ander verkeer dan fietsers op het nieuwe fietspad terechtkomen. Daarom hoeft er geen verkeersbesluit genomen te worden om verkeersborden te plaatsen die het nieuwe pad officieel als fietspad aanduiden.

6.2.2 Representativiteit van de conclusie

Door middel van het Online Stadsgesprek zijn alle omwonenden en andere belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om op de verkeerssituatie te reageren en hun mening te geven. 111 direct aanwonenden zijn schriftelijk uitgenodigd. Gebruikers van de fietsroute zijn op digitale wijze betrokken. In totaal zijn 210 reacties binnen gekomen. De verdeling tussen direct aanwonenden, gebruikers van binnen Drielanden en gebruikers van buiten Drielanden is positief. Hiermee kan geconcludeerd worden dat de enquête een representatieve weergave van de belanghebbenden geeft. De uitkomsten van de evaluatie en enquête zijn in dit rapport uiteengezet.

6.2.3 Vervolg

Alle aanwonenden die eerder een schriftelijke uitnodiging voor het Online Stadsgesprek gekregen hebben, krijgen nu schriftelijk de uitnodiging om op dit rapport te reageren. Formeel gaat het hier om uitvoering van bestaand reeds vastgesteld beleid. Volgens de inspraakverordening van de gemeente Harderwijk is een officiële inspraakprocedure daarmee niet vereist. Gezien de belangen en mening van verschillende direct aanwonenden wordt hen desondanks wel de gelegenheid gegeven om op dit rapport in de vorm van inspraak te reageren.

Inspraak op dit rapport is mogelijk gedurende 6 weken. Op 31 oktober 2020 wordt de inspraakprocedure beëindigd. Nadat de inspraakprocedure is beëindigd worden de ingekomen reacties in een nota verwerkt. Vervolgens wordt het college van burgemeester en wethouders gevraagd een beslissing te nemen ten aanzien van de definitieve invulling van de fietsroute. Voor zover nu overzien kan worden kan de realisatie van oplossingsrichting 3a vervolgens uitgevoerd worden in Q2/Q3 2021.