

### Bijlage 3 bij raadsvoorstel: 1484213 Fiets Veilig Westzijde Amersfoort

Reactienota MetAmersfoort.nl

Algemeen	Reactie
<p>1 In de plannen lees ik dat er geen aanpassingen worden gedaan aan het deel van de Daam Fockemalaan tussen het spoor en het klooster. Het fietspad loopt hier over de ventweg, die bestraat is met grote klinkers. Daarbij loopt de weg hier enigszins omhoog. Deze combinatie maakt dit een onaangenaam deel van de fietsroute. Ik hoop daarom dat er er toch ook op dit deel van de route aanpassingen kunnen worden gedaan, bijvoorbeeld door de parallelbaan hier in te richten als fietsstraat.</p> <p>Afgezien hiervan ben ik zeer te spreken over de plannen om de fietsinfrastructuur in dit deel van Amersfoort flink te verbeteren.</p>	<p>In de plannen is inderdaad niet voorzien in een herinrichting van de Daam Fokemalaan tussen de BW-laan en het klooster, een herinrichting van de parallelwegen tot fietsstraat lijkt overbodig vanwege het smalle wegprofiel waardoor een hoge snelheid van het autoverkeer niet mogelijk is.</p>
<p>2 Voordat men weer nieuwe dingen gaan bedenken zorg eerst een dat er onderhoud word gepleegd dan is in ieder geval de veiligheid voor de fietsers een beetje terug want de wegen en de fietspaden zijn zo slecht dat je er op kan wachten wanneer er ongelukken gaan of al geweest gaat gebeuren. En als men beelden wilt zien van de slechte fiets en voetpaden moet men maar eens gaan fietsen door Amersfoort</p>	<p>Omdat er lang sprake was van de aanleg van de Westelijke Ontsluiting is het het onderhoud op die wegdelen de afgelopen jaren minimaal geweest. De insteek is om de verbeteringen aan de fietspaden zo snel mogelijk uit te voeren.</p>
<p>3 Met betrekking tot het fiets veilig plan van de gemeente rond het westelijk deel van Amersfoort zou ik als bewoner van de BW-Laan tussen spoor en DF-Laan graag nog het volgende willen inbrengen. Ter ontlastening van dit deel van de rondweg rond Amersfoort zou het vele verkeer dat via de A28 wordt geleid naar de Isselt/Soest via Stichtse rotonde kunnen of moeten worden beperkt. Om te beginnen met al het vrachtverkeer (ook naar de Bernard Kazerne), dit verkeer heeft via de A1 ook de mogelijkheid om Amersfoort/Soest te bereiken en zal het verkeer door de woonwijk al behoorlijk ontlasten. Maak daarnaast het gehele westelijke traject 30 Km zone. Belangrijk aspect in deze is dan wel de handhaving van deze maatregelen. Ook is naar mijn idee ook het herzien van de stopplaatsen van het openbaar vervoer op dit traject niet geheel onverstandig, een betere en logischere positionering van deze plaatsen kan bijdragen aan een veiliger stukje Amersfoort. Als bewoner van het middenveld van het plan zou ik graag willen participeren in de planvorming rond de westzijde van Amersfoort.</p>	<p>In zijn algemeenheid geldt dat verkeer de snelste route zal volgen, dat geldt voor personenauto's en ook voor vrachtverkeer. Lokaal bekende bestuurders laten zich moeilijk leiden en en lokaal onbekende bestuurders gebruiken daarvoor routenavigatiesystemen. De gemeentelijke wegen zijn openbare wegen waar bestuurders vrije routekeuze hebben. Het is daarom niet mogelijk om dit verkeer van deze route te weren. In het plan van de Westelijke Ontsluiting was het verplaatsen van de bushaltes meegenomen in de planvorming. Op die wegvakken waar geen maatregelen worden getroffen en waar wel een bushalte ligt, ligt het voor de hand dat deze op de huidige locatie blijft liggen. Als nieuwe project voor de fietstunnel start zal ook de participatie opnieuw starten, u kunt zich dan aanmelden om mee te denken. Daar zal te zijner tijd gelegenheid voor worden gegeven.</p>
<p>4 Ik heb nog nooit eerder commentaar gegeven op een voorgenomen besluit van de gemeente, maar nu moet mij toch iets van het hart. Nu de originele plannen van de westtangent niet doorgaan, is er een alternatief plan bedacht die geen recht doet aan het grootste probleem op dit traject: nl de spoorwegovergang. Deze ongelijke kruising van verkeersweg en spoorbaan zou in elke nieuwe plan in elk geval moeten verdwijnen. Dat gebeurt helaas niet. Er komt een halfbakken plan voor een fietstunnel inclusief hulpdiensten. Ik zou een alternatief willen voorstellen: het bouwen van het viaduct over het spoor uit de originele westtangent plannen. Hierdoor kan de gevaarlijke overweg alsnog verdwijnen. Verder wordt maximaal gebruik gemaakt van al ontwikkelde plannen (goedkoper). Maak vanuit dit viaduct een aansluiting op de BW laan zowel ten noorden als ten zuiden van het spoor. Wellicht dat er in de toekomst voldoende geld ter beschikking komt voor een volledige westtangent, dan ligt er tenminste al een gereed stuk klaar.</p>	<p>Na de verkiezingen van 2022 heeft de nieuwe coalitie besloten dat de Westelijke Ontsluiting in haar oude vorm niet meer doorgaat. Op hoofdlijnen is in het coalitieakkoord opgenomen welke maatregelen uit het oude plan wel worden overgenomen. Het coalitieakkoord is door de gemeenteraad vastgesteld. Uw alternatief behoort niet tot deze maatregelen en kan als gevolg daarvan niet op politiek draagvlak rekenen. Het coalitieakkoord stelt dat alleen voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten een ongelijkvloerse kruising met het spoor wordt gemaakt. De consequentie is dat autoverkeer van de huidige gelijkvloerse spoorkruising gebruikt blijft maken.</p>
<p>5 Wij willen graag deelnemen aan de participatie bij dit project en ontvangen hiervan graag een bevestiging.</p>	<p>Als nieuwe project voor de fietstunnel start zal ook de participatie opnieuw starten, u kunt zich dan aanmelden om mee te denken. Daar zal te zijner tijd gelegenheid voor worden gegeven.</p>
<p>6 Ik ben te laat voor officiële reactie, maar kunnen jullie er aan denken / overwegen in samenwerking met OV aanbieders om ruimte te maken voor een extra bushalte ter hoogte van het klooster aan de Daam Fockemalaan? Er komt daar steeds meer bedrijvigheid en een bushalte (waar nu al 2 lijnen langs gaan) met veilige instap lijkt mij een goede aanwinst qua duurzaamheid en stimuleren met het OV te komen, zodat autodruk verder afneemt.</p>	<p>Op dit moment voorzien de plannen niet in de aanleg van een extra bushalte.</p>
<p><b>Deel Zuid</b></p>	
<p><b>handhaving fietsad zuidzijde DF-laan zijde OLV ter Eem</b></p>	
<p>7 Dit fietspad wordt erg veel gebruikt door voornamelijk de scholieren en zou zeker niet mogen vervallen. Dit is de meest veilige route.</p>	<p>Het fietspad langs de zuidzijde van de DF-laan aan de zijde van OLV ter Eem wordt gehandhaafd.</p>
<p>Eventueel zou iets betere verlichting fijn zijn.</p>	
<p><b>nieuwe tweede toegang OLV ter Eem</b></p>	
<p>8 Waar komt de stelling vandaan dat het verkeer op de Daam Fockemalaan niet of nauwelijks meer toe neemt en wat is "modal shift". Ik constateer dat de stroom auto's die op dinsdag en donderdagochtend en middag in de spits de spoorwegovergang in de BW laan passeert alleen maar toeneemt. Waar komen die auto's vandaan? Voor verreweg het grootste gedeelte uit de Daam Fockemalaan. De lokale ontwikkeling van het Landgoed Blom en de wens van de gemeente om de Stadsring zo veel mogelijk autovrij te maken, zullen er toe leiden dat het autoverkeer op de DF-BW laan alleen maar zal toenemen.</p>	<p>De Modal shift is het verschuiven van vervoersbewegingen van de ene vervoerwijze naar een andere vervoerswijze. Het coalitieakkoord zet sterk in op het stimuleren van lopen, fiets en openbaar vervoer. Dat heeft als consequentie dat er minder autoritoren in de stad gemaakt worden. Dit is uiteraard niet van de ene op de andere dag gerealiseerd. Een eerste doorrekening met het verkeersmodel geeft aan dat de groei van het autoverkeer afneemt als gevolg van het beleid. Het verkeer met een herkomst en bestemming in Amersfoort neemt in 2025 zelfs af ten opzichte van 2017. Zie hiervoor ook Raadsinformatiebrief 2023-095.</p>
<p>9 nieuwe toegang klooster: ik verbaas mij erover dat de randen van het bestemmingsplan ten behoeve van de WO wel worden uitgevoerd, maar de WO zelf niet. Straks hebben we gouden randen en een rode/kale middenzone (WO die er niet komt). Dit lijkt me verre van wenselijk. Als de zakelijke partijen van de K&amp;L ons kunnen houden als gemeente aan realisatie binnen 5 jaar en anders moet gemeente betalen, dan kunnen wij als het goed is ook een toegangsweg die nodig was voor een verdiepte WO die er niet meer komt niet uitvoeren. Ik zou het contract van de grond nogmaals goed bekijken of dit noodzakelijk is. Het wordt gevaarlijker (extra lange fietskruising nabij scholen, terwijl de kruising bij de Prins Frederik er al ligt om klooster te bereiken), er worden tig bomen extra gekapt en de das wordt ook lastig gevallen. Er ligt al een linksafer bij kruising Prins Frederik; zo laten en klooster het op eigen terrein laten oplossen vanaf Prins Frederiklaan. Beroemde vrouwenbuurt is al ontzien doordat er geen WO komt. Vrijgekomen geld aan fietser besteden of iig aan spoorse kruising.</p>	<p>Overeenkomsten die de gemeente heeft afgesloten met derden worden gehonoreerd, daar valt bijvoorbeeld het verleggen van de kabels en leidingen onder en ook de nieuwe tweede toegang naar het klooster. Deze overeenkomsten zijn opgesteld door juristen van de betrokken partijen en van de gemeente Amersfoort. Voor de realisatie van de Westelijke ontsluiting zelf zijn nog geen contracten met aannemers aangegaan. Het is een politieke keuze om de Westelijke ontsluiting niet meer uit te voeren. In de voorgestelde plannen blijft de gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer bij de Prins Frederiklaan gehandhaafd</p>
<p>10 Een tweede toegangsweg naar het OLV Ter Eem klooster lijkt mij een goede optie vanaf de parallelweg bij het andere klooster. De huidige toegangsweg bij de Aletta Jacobslaan is niet een heel makkelijk te bereiken toegangsweg.</p>	<p>Dat is inderdaad de reden waarom de nieuwe tweede ontsluiting van het klooster vanaf de parallelweg wordt ontsloten.</p>

<b>Aanbrengen linksafstrook naar benzinstation</b>		
11	Gevraagd bij de gemeente Amersfoort: projectleider die in staat is om eerst het fiets- en voetverkeer te faciliteren, en daarna pas, als er nog ruimte zou zijn, het autoverkeer.	Het huidige plan is voornamelijk gericht op het verbeteren van de voorzieningen voor fietsers en voetgangers.
12	linksaffers; deze zijn juist ter bevordering van de auto; niet van de fiets. De snelheid van de auto kan hoger blijven dus de kruising bij de Prins Frederiklaan wordt nog gevaarlijker voor fietsers, want auto's komen harder aanrijden want geen oponthoud meer van linksaffers. En zijn de twee linksaffers niet te combineren; dus tankstation en scholen?	De linksafstroken zijn primair bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. In dit geval wordt de verkeersveiligheid voor het autoverkeer bevorderd. Door de toepassing van de linkafstroken wordt het rechtdoorgaande verkeer niet meer geblokkeerd door verkeer wat linksaf wil slaan naar het benzinstation. De kruising met de Prins Frederiklaan is geregeld door middel van verkeerslichten. Ongeacht de snelheid waarmee zij aan komen rijden zullen automobilisten rekening moeten houden met de verkeerslichten. Het combineren is niet wenselijk, de afstand tussen de twee linksaf stroken is te groot om dit als één geheel te zien. Het zou dan mogelijk worden om de linksafstrook als inhaalstrook te gebruiken.
13	Een afslag naar het tankstation lijkt mij een goed plan. Zo wordt de rest van het verkeer niet verstoord als iemand wil tanken.	Dank u wel voor uw positieve reactie
<b>verplaatsinge bebouwde komgrens</b>		
14	Ongewenst i.v.m. parkeerproblematiek die zich dan bij Het Nieuwe Eemland en de Hotelschool Amersfoort gaat voordoen!	Het verplaatsen van de bebouwde komgrens heeft geen gevolgen voor het parkeren bij het Nieuwe Eemland, daar wordt in de berm geparkeerd en dat is zowel binnen als buiten de bebouwde kom toegestaan.
15	Een blinde vlek in dit plan is de aansluiting van de laan 1914 op de stichtse rotonde voor fietsers. Onoverzichtelijk en met een gevaarlijke scherpe onoverzichtelijke bocht zowel vanaf de rotonde de laan op als andersom. Met een fietstunnel onder de utrechtseweg zullen fietsers tussen de daam fokkema laan en de laan 1914 eerder die route nemen waardoor de kruising laan 1914 met de stichtse rotonde dus nog gevaarlijker wordt.	De Laan 1914 sluit met een haakse bocht aan op de buitenring van de Stichtse rotonde, De voorrang is gegelegd door middel van een voorrangregeling waarbij ook fietsers voorrang hebben. Dat ook de fietsers een haakse bocht moeten maken om af staan naar de Laan 1914 is een gebruikelijke situatie. Naar onze mening is deze aansluiting correct vormgegeven.
16	Dit lijkt mij niet nodig.	Het verplaatsen van de bebouwde komgrens maakt het makkelijk om een eenduidig snelheidsregime in te stellen.
<b>aanleg linksafstrook naar scholen</b>		
17	Slecht plan. Hoort dit nog bij het oude autoplan?  Als je serieus wilt werken aan het faciliteren van het fietsverkeer en het voetverkeer, dan begin je natuurlijk niet op de ouderwetse manier met het faciliteren van het autoverkeer zoals met de oude WO en al dat bomengekap.  Het voetverkeer komt er sowieso bekaaid vanaf in de plannen. Hadden we maar een Voetgangersbond.	Dit is inderdaad een onderdeel uit het oude plan voor de Westelijke Ontsluiting. Deze maatregel is overgenomen in het huidige plan omdat dit verkeersveiligheid ten goede komt. Voor deze maatregel hoeven geen bomen gekapt te worden. Voor de voetgangers worden ook maatregelen getroffen, in de fietstunnels worden ook voetpaden aangelegd.
18	Aanpassingen aan auto verkeer bij de Stichtse rotonde moet je in zn geheel aanpakken. Alleen een linksaffer toevoegen heeft geen zin. Misschien is een autotoegang voor deze scholen wel handiger via de Aletta Jacobslaan, of vanaf de Utrechtseweg, bij een andere aanpak van de Stichtse Rotonde.	Het toevoegen van de linksafstrook is een maatregel die de verkeersveiligheid bevordert. Behalve verkeersveiligheidsverhogende maatregelen worden er geen maatregelen voor de auto getroffen. Een auto ontsluiting voor de scholen via de Aletta Jacobslaan lijkt niet inpasbaar omdat de ruimte voor OLV ter Eem langs beperkt is en is daarmee niet inpasbaar zonder hiervoor grond te gebruiken van OLV ter Eem. Ook een ontsluiting vanaf de Utrechtseweg zal moeilijk inpasbaar zijn omdat de aansluiting op een grote afstand van de de aansluiting met de Stichtse rotonde moet liggen en deze toegangsweg dan gecombineerd moet worden met het fietspad wat hier ligt. Wij voorzien dat dat een verslechtering van de verkeersveiligheid zal betekenen.
19	linksaffers; deze zijn juist ter bevordering van de auto; niet van de fiets. De snelheid van de auto kan hoger blijven dus de kruising bij de Prins Frederiklaan wordt nog gevaarlijker voor fietsers, want auto's komen harder aanrijden want geen oponthoud meer van linksaffers. En zijn de twee linksaffers niet te combineren; dus tankstation en scholen?	De linksafstroken zijn bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. Het risico op kop-staart ongevallen zal hierdoor afnemen. Dit heeft geen gevolgen voor de kruising met de Prins Frederiklaan, deze kruising wordt geregeld door verkeerslichten. Ongeacht de snelheid waarmee zij aan komen rijden zullen automobilisten rekening moeten houden met de verkeerslichten. Het combineren van de twee linksaffers is niet wenselijk, de afstand tussen de twee linksaf stroken is te groot om dit als één geheel te zien. Het zou dan mogelijk worden om de linksafstrook als inhaalstrook te gebruiken.
20	Linksafslaan naar de scholen is nu een lastige en verkeersversturende uitdaging op de drukke Daam Fokkemalaan. Een voorsorteerstrook voor linksaf lijkt mij een goede oplossing.	De linksafstrook is voorzien van een 'voorsorteevak' waardoor linksafslaan auto's niet aangerezen kunnen worden door achteropkomend verkeer
<b>aanleg fietspad Belgenmonument zijde</b>		
21	Waarom zouden scholieren via een omweg naar het Eemland College en de christelijke colleges willen fietsen?	Als gevolg van de aanleg van de fietstunnel hoeven fietsers niet meer te wachten bij de verkeerslichten onderaan de Prins Frederiklaan om daar gelijkvloers over te steken. Zij kunnen via het fietspad langs het Belgenmonument en de fietstunnel onder de Daam Fokkelaan ongelijkvloers en zonder te wachten de weg kruisen. Voor de scholen is dat een geringe omrijd afstand maar daar staat tegenover dat zij niet meer hoeven te wachten bij de verkeerslichten.
22	Huidig fietspad bij Belgenmonument wordt niet of nagenoeg niet gebruikt. Gaat ook niet meer gebruikt worden door een tunnel die te veel naar zuidpunt van Daam Fokkemalaan ligt	zie voorgaande reactie met als aanvulling. Als de fietstunnel richting noord verschoven zou worden moet het doorgaand fietsverkeer langs de buitenrand van de Stichtse rotonde juist een omweg maken. Een bijkomend nadeel zou zijn dat de helling richting zuiden aan de scholenkant juist extra steil zou moeten zijn om het hoogteverschil te overwinnen omdat het hoogste punt zuidelijker ligt dan de fietstunnel.

23	aanleg fietspad Belgenmonumentzijde: zal meer worden gebruikt is veronderstelling. Maar helling vanuit laag naar hoog is minder fijn dan aan de kloosterkant. Ik denk dat men toch aan de kloosterkant blijft fietsen (naar beneden ipv naar boven richting Stichtse Rotonde). En jammer dat het al aangelegde fietspad een tegelpad is. Gemiste kans.	Als gevolg van de fietstunnel hoeft hier minder hoogteverschil overwonnen te worden. In bijlage 2 behorende bij het collegevoorstel is in figuur 2. met een blauwe lijn aangegeven wat de lengte van de helling is om het hoogteverschil te overwinnen. Omdat de helling richting Stichtse rotonde omhoog loopt is het blauwe gedeelte het horizontale deel op het fietspad, de weg loopt verder omhoog zodat er juist minder hoogte overwonnen hoeft te worden. Door de fietstunnel nabij het hoogste punt te leggen wordt voor de fietsers gebruik gemaakt van de aanwezige hellingen. De fietspad aan de zijde van het Belgenmonument is inderdaad in tegelverding aangebracht, dit fietspad ligt niet op de definitieve plek, dit fietspad is door de nutsbedrijven verwijderd omdat hier kabels en leidingen moesten worden verlegd. Zij hebben het fietspad na afronding van de werkzaamheden in (weliswaar nieuwe tegels) de oorspronkelijke situatie teruggebracht.
24	Naast een fietspad zou betere straatverlichting en handhaving aan deze kant de sociale veiligheid rondom het Belgenmonument ten goede komen	Dit is een punt wat wij in de in de verdere uitwerking zullen meenemen.
25	Heel fijn als de bestrating anders gedaan wordt dan nu. Het ligt nu in de lengte, met de snelheid die je ontwikkelt op dat stukje is dat niet fijn. Het idee dat je dan niet zo goed kan wisselen tussen steenstrook. Als ze in de breedte zouden liggen, ben je minder bewust van de stroken.	Het fietspad wat er nu ligt is aangebracht door de aannemer die de kabels en leidingen heeft verlegd. Het plan voorziet er in dat dit fietspad in asfalt wordt aangelegd.
26	Het lijkt mij handig aan deze kant een fietspad te hebben. Bij voorkeur een tweerichtingsfietspad.	Het plan voorziet in een tweerichting bereden fietspad
<b>Herinrichting parallelweg als fietsstraat</b>		
27	Dit is weer het bekende broodjeaapverhaal van de projectleiding van de Westelijke Ontsluiting. Er komt een zeer gevaarlijke situatie met die nieuwe in-en uitrit voor de auto's van het Eemkloster. Die Eemklosterauto's komen daar midden tussen de fietsende (groepen) scholieren. In de weekenden heb je verder de grote stroom wielrenners die met hoge snelheid opeens worden geconfronteerd met auto's in twee richtingen op het fietspad (die dan vast ook wel tweerichtingsverkeersfietsstraat zal worden genoemd).	Alleen het deel van de parallelweg tussen de aansluiting van OLV ter Eem en de aansluiting naar de Daam Fockemalaan is voor autoverkeer in twee richtingen bereden. Dit deel wordt niet ingericht als fietsstraat maar als parallelweg. Vanaf de aansluiting met de Daam Fockemalaan tot aan de aansluiting op de buitenring van de Stichtse rotonde, voor de scholen langs, is de parallelweg ingericht als éénrichtingsweg voor autoverkeer, dit deel wordt aangepast tot een éénrichting fietstraat. Het ontwerp van de aansluiting van OLV ter Eem op de parallelweg wordt veilig vormgegeven waarbij autoverkeer, komende vanaf het kloosterterrein, voorrang moet verlenen aan fietsverkeer. Dat is conform het principe van een fietsstraat, de auto is daar ondergeschikt. Er is dus een duidelijk onderscheid tussen de parallelweg en de éénrichting fietstraat.
28	Invoering fietsstraat met 2 richtings-autoverkeer  Op figuur 4 is te zien dat de nieuwe tweede toegang OLV Ter Eem een in- én uitgangsweg wordt met verkeer in 2 richtingen, dus ook met autoverkeer in 2 richtingen. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dat een aanzienlijke verslechtering van de veiligheid voor scholieren en andere fietsers omdat een deel van het huidige 2-richtingsfietspad straks ook autoweg wordt, en dan nota bene met auto's in 2 richtingen.  De gepresenteerde maatregel 'Invoering van fietsstraat met éénrichtingsverkeer op parallelweg ter hoogte van de scholen' is daarom misleidend. Want direct ernaast - tussen de toegang van Het Nieuwe Eemland College en de geplande tweede toegang voor OLV ter Eem - krijgt die fietsstraat volgens het voorstel autoverkeer in 2 richtingen. Hoezo "Fiets Veilig"?	zie vorige reactie
29	Zou deze eenrichtings fietstraat het écht veiliger maken voor fietsers? Zou het zelfs aangenamer worden en het fietsen stimuleren? Mwah.... Wordt hier niet grandioos over het hoofd gezien dat er massaal spookrijderij zal zijn op deze éénrichtings fietstraat? Wordt daarmee niet een gevaarlijk veiligheidsprobleem gecreëerd? Fietsers gaan hoe dan ook (nog) meer last krijgen van autoverkeer. Dat lijkt haaks te staan op het veiliger maken van het fietsen. Daar helpt geen helpje aan.  En wat een boomkapperij, (weer). Al die andere voor de WO-autoweg gekapte bomen zijn nog altijd niet gecompenseerd, en hier gaat de boel al weer tegen de vlakte. Wie wordt hier nou vrolijk van?!	In de huidige situatie is de weg al éénrichtingsverkeer, dat is niet overal correct weergegeven in de notitie. In de huidige situatie wordt het éénrichtingsverkeer inderdaad genegeerd. De herinrichting tot éénrichtingsverkeer fietstraat maakt het wegprofiel voor auto's smaller zodat het voor hen uit de weginrichting duidelijk wordt dat het éénrichtingsverkeer voor auto's is en worden de fietsers in tweerichtingen gefaciliteerd. Inmiddels is in de bomencompensatie in de Melksteeg uitgevoerd. Voor de fietstraat hoeven geen bomen gekapt te worden.
30	Onveilige kruising fietstraat  Door de 2e toegangsweg voor toekomstige "microstad" OLV ter Eem krijgt de "fietsstraat" een nare nieuwe, drukke kruising met (scholieren)fietsroute. Hoe onveilig wordt dat?  Parkeeroverlast voor voetgangers en fietsers Tussen het Nieuwe Eemland en het Leerhotel wordt al jarenlang volop geparkeerd op de stoep. Voor voetgangers is veelal geen ruimte meer; ze worden de straat op gedwongen. De bomen hebben te lijden van het parkeren tussen de bomen. De manoeuvrerende/terugstekende auto's zorgen voor onveiligheid voor fietsers. Een veilige "fietsstraat" vraagt om beëindiging van het huidige parkeren aan weerszijden van de weg.	Ten aanzien van de fietstraat: zie vorige reacties. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom mag in de berm geparkeerd worden, daar veranderd niets. Het voetpad aan de zijde van de scholen blijft gehandhaafd
31	Het lijkt mij handiger een compleet plan te maken voor de Stichtse Rotonde. De rotonde zelf is te groot (ongeveer even groot als de Amersfoortse binnenstad) en sterk verouderd ('onjuiste verkanting?'). De parallelweg eromheen neemt heel veel ruimte in, ongeveer even veel als de Amersfoortse binnenstad. De afrit van de A28 naar de rotonde toe is te groot. De gedachte om een fietsstraat aan te leggen kan onderdeel zijn van dit overall plan	Een herinrichting van de Stichtse rotonde is niet voorzien in het coalitieakkoord en daarmee is het geen onderdeel van de huidige plannen
32	Het lijkt mij niet handig om de parallelweg in te richten als fietsstraat met eenrichtingsverkeer. De parallelwegen vormen nog steeds een belangrijke toegangswegen. Ik denk ook dat er geen toegevoegde waarde is aan het omdopen tot fietstraat. Deze weg is nu al hartstikke veilig en fietsvriendelijk.	De parallelweg voor de scholen langs is in de huidige situatie al een éénrichtingsweg. De parallelweg heeft alleen een ontsluitingsfunctie voor de scholen die hier liggen. Juist naar aanleiding van overleg met de scholen is in het oude ontwerp van de Westelijke Ontsluiting de herinrichting tot fietstraat opgenomen omdat de verkeersveiligheid te wensen overlaet. Dit is overgenomen in de huidige plannen.
<b>aanleg 2 fietstunnels Stichtse rotonde</b>		

33	<p>Prima plan om de fietsers en voetgangers via een tunneltje veilig te laten oversteken. Is de keerzijde, de sociale onveiligheid (afgelegen gebied in de avonden/nacht), goed afgewogen? Wellicht zijn daar extra maatregelen met verlichting en slimme toezichtcamera's noodzakelijk?</p> <p>En waarom komt er op het drukste punt voor de scholieren en bakfietsouders, de oversteek DF-Laan Prins Frederiklaan, ook geen veilig tunneltje? De tuin van het Eemklooster is al deels eigendom van de gemeente en het argument van de projectleider dat er geen ruimte is lijkt mij onjuist.</p> <p>Meten = weten, maar tegelijkertijd geldt: halfbakken meten = halfbakken weten.</p> <p>Dit laatste lijkt ook hier het geval. L'histoire se répète? (bij het ontwerp van de Westelijke Ontsluiting bleken alleen al de gebrekkige verkeersmetingen/verkeersmodel voor de Raad van State reden genoeg om de gemeente Amersfoort in het hoger beroep over de herziening van het bestemmingsplan in het ongelijk te stellen)</p>	<p>De fietstunnels zijn ruim opgezet (breedte 6 m) en zijn zoveel mogelijk in een rechte lijn met de fietspaden aangelegd zodat zoveel mogelijk doorzicht is. Uiteraard worden de fietstunnels verlicht.</p> <p>Het is niet mogelijk om een fietstunnel in het verlengde van de Prins Frederiklaan te maken. De Prins Frederiklaan loopt naar beneden richting de kruising met de Daam Fockemalaan, dat betekent een extra lange helling om op voldoende diepte uit te komen, de helling zou dan al voor de laatste woning (zijde Belgenmonument) moeten beginnen. Aan de overzijde is zeer beperkt ruimte beschikbaar in de hoek bij de aansluiting van OLV ter Eem. Daar zou een flink aantal bomen gekapt moeten worden op het terrein van OLV ter Eem en zou de helling hier in een bocht gelegd moeten worden om weer bij het fietspad uit te komen. Een fietstunnel ongeveer halverwege de kruising met de Prins Frederiklaan en het bezinestation heeft alleen voor een beperkte groep fietsers meerwaarde, te weten de de fietsers die naar de scholen gaan. Fietsers voor OLV ter Eem zullen nog steeds bij de verkeerslichten bij Prins Frederiklaan oversteken. Ook zal er een oversteekmogelijkheid moeten blijven bij de Stichtse rotonde omdat er ook fietsers zijn die langs de buitenring van de Stichtse rotonde fietsen. Inmiddels zijn aanvullende tellingen gedaan, zie ook reactienota op de brieven (figuren kunnen niet worden ingepast in dit document)</p>
34	<p>Eind maart 2023 zijn er fietstellingen gedaan. Je hoeft geen verkeerskundige te zijn om te bedenken dat dit een minder representatieve periode is want je zit dan nog met koud en regenachtig weer. Bovendien wordt de recreatieve drukte die vanaf eind april/ begin mei start over het hoofd gezien. Ook de Fietsersbond was aanwezig in de discussie met de projectleider op de voorlichtingsavond en vond mijn opmerkingen in deze richting de projectleider relevant; het advies was om medio mei/juni nogmaals te meten. Verder rijst de vraag of eenvoudige tellingen via een telsing wel een goed beeld opleveren; de diversiteit aan fietsverkeer is van belang voor de veiligheid maar wordt met de nu toegepaste telmethode over het hoofd gezien.</p>	<p>Tellingen zijn altijd een momentopname en in het geval van fietsers ook weersafhankelijk. In verband met het inplannen van tellingen is daar op voorhand ook geen rekening mee te houden, de tellingen die in maart zijn uitgevoerd geven hoe dan ook een indicatie over het gebruik van de verschillende oversteeken. Op elke periode telperiode zijn op- en aanmerkingen te maken. Het gebruik van telsingen is een veel gebruikte telmethode die goede resultaten levert, de diversiteit van fietsverkeer is geen reden om voor een andere telmethodiek of telperiode te kiezen. Het is ook niet van belang hoe divers het fietsverkeer is, elke fietser heeft recht op een veilige inrichting van het verkeerssysteem. Inmiddels zijn aanvullende tellingen uitgevoerd, zie ook reactienota op de brieven</p>
35	<p>De projectleider bevestigde op vragen dat de telling niet op alle locaties van het tracé heeft plaatsgevonden. Zo is de drukke fietsvoet-oversteek op het kruispunt DF-laan Prins Frederiklaan niet meegenomen. Er gaat daar niets veranderen was het antwoord. Vreemd, want je wilt met metingen toch goed in beeld brengen wat er nu precies speelt qua fietsvoetverkeer? En je beoordeelt dan toch altijd het volledige tracé? Ik schrok helemaal toen ik vroeg of ook de voetgangers zijn geteld. Het antwoord was nee. De Fietsersbond kwam direct met de opmerking dat dit wel kan. O.a. via camera's, maar ook via een handmatige telling is dit eenvoudig en snel te realiseren.</p>	<p>Inmiddels zijn ook de oversteeken bij de Prins Frederiklaan geteld en nog steeds is het standpunt dat daar geen wijzigingen plaats vinden. Het is daar niet mogelijk om een fietstunnel in te passen, zie antwoord 1 onder 'aanleg 2 fietstunnels Stichtse rotonde'. Het tellen van voetgangers gebeurt normaal alleen in bijzondere situaties, bijvoorbeeld als er sprake is van drukke looproutes. Dat betreft dan stadscentra of bijvoorbeeld treinstations. Dat is hier niet aan de orde. Voorzieningen voor voetgangers zijn integraal meegenomen in het ontwerp van de Westelijke Ontsluiting en zullen ook in de nieuwe deelprojecten worden meegenomen. Er is dus geen reden om een telling van voetgangers te houden. In de reactienota op de brieven wordt er nadere informatie over de tellingen gegeven (figuren kunnen hier niet worden ingevoegd)</p>
36	<p>Riskante hellingen</p> <p>Als de tunnels hier al nodig zouden zijn, is speciale aandacht nodig voor de sociale veiligheid 's avonds en de hellingspercentages. Hellingen zijn al snel onprettig en riskant. Er dreigt botsgevaar op de geplande T-splitsing bij de tunnelbak op de hoek van het Belgenmonument (hogere afdaalsnelheden vanwege hellingen). Zo ook bij de geplande T-splitsing op de Utrechtseweg aan de scholenkant. Kortom, wordt het wel veiliger met die tunnels?</p>	<p>Omdat de Daam Fockemalaan richting de Stichtse rotonde omhoog loopt is de consequentie dat het fietspad in de huidige situatie meestijgt met de weg. Doordat de fietstunnel op de huidige locatie van de fietsoversteek wordt gelegd kan het fietspad lang het Belgenmonument eerder stoppen met stijgen waardoor het ter plaatse van de T-aansluiting met het fietspad langs de buitenring van de Stichtse rotonde horizontaal wordt gelegd. De blauwe lijn in figuur 2 (bijlage 1) aan de zijde van het Belgenmonument geeft de lengte aan waarover het fietspad horizontaal komt te liggen. Dit fietspad moet voorrang verlenen aan de het fietspad wat langs de buitenzijde van de Stichtse rotonde ligt, dit fietspad heeft wel een helling naar beneden, deze helling is vanwege het te overwinnen hoogteverschil langer. Daarnaast wordt er zoveel mogelijk doorzicht gemaakt zodat fietsers elkaar kunnen zien. Dat geldt ook voor de fietstunnel onder de Utrechtseweg, zie ook de reactienota op de brieven</p>
37	<p>Als men toch bezig is met het aanleggen van fietstunnels bij de rotonde, denk dan ook eens aan een derde tunnel aan de stadszijde van de Utrechtse weg.</p>	<p>een fietstunnel aan de stadszijde van de Utrechtseweg maakte geen deel uit van het oude ontwerp van de Westelijke Ontsluiting, dit plan is vervolg daarop en daarom zijn geen extra fietstunnels in het huidige plan opgenomen.</p>
38	<p>tunnel voor fietsers- en voetgangers ik woon nog in Tiel tunnel voor fietsers- en voetgangers is fijn geen auto</p>	<p>dank u wel voor uw positieve reactie</p>

39	Tunnel aan zijde Daam Fockemalaan, is te onhandig. Lukt de leerlingen die richting noord gaan niet; Te veel naar zuiden. Tunnel 100 meter meer naar noord wel	De fietstunnel onder de DF-jaan betekent inderdaad dat de fietsers naar de scholen iets moeten omrijden. Een fietstunnel op een andere plek betekent dat de huidige gelijkvloerse oversteek bij de verkeerslichten gehandhaafd moet blijven. Er zijn immers ook fietsers die langs de buitenring van de Stichtse rotonde fietsen richting Utrecht of richting het Hoorndreef of Van Lodenstein college. Her verder verschuiven in noordelijke richting heeft niet als gevolg dat de oversteek bij de Prins Frederiklaan kan komen te vervallen. Een fietstunnel in het verlengde van de Prins Frederiklaan is niet inpasbaar, een fietstunnel net ten zuiden van de oversteek betekent dat de fietsers naar de scholen weliswaar de kortste route hebben maar tegelijkertijd moet de oversteek voor fietsers en voetgangers naar OLV ter Eem gehandhaafd blijven. Het verplaatsen van de fietstunnel naar een andere plek heeft dus een zeer beperkt voordeel maar zorgt er ook voor dat de oversteek bij de Stichtse rotonde niet kan worden verwijderd. Zie ook reactienota op de brieven, daar worden tellingen weergegeven
40	Verkeer dat via utrechtseweg amersfoort in en uit rijdt naar en van de stichtse rotonde rijdt onverantwoord. Als fietser moet ik daar altijd vol in de rem en stoppen. Autos scheuren gewoon door. Daar een tunnel zou top zijn.	Een fietstunnel aan de stadzijde van de Utrechtseweg maakte geen deel uit van het oude ontwerp van de Westelijke Ontsluiting, dit plan is vervolg daarop en daarom zijn geen extra fietstunnels in het huidige plan opgenomen.
41	Rondom Stichtse Rotonde:  Tunnels aanleggen: ik ben zeer benieuwd hoeveel mensen gebruik gaan maken van tunnels. Mijn eerste reactie is; weggegooid geld. Kan beter naar goede spoortunnel. De meeste scholieren fietsen juist over de Prins Frederiklaan naar scholen (je fietst niet eerst omhoog om weer naar beneden te fietsen). En de school achter de Stichtse Rotonde wordt juist door leerlingen met bussen of met fiets langs Laan 1914 aangereden. Oversteekplaats bij bushaltes op Utrechtseweg zou wel beter/veiliger kunnen. Maar voetgangers gaan niet via een tunnel lopen. Meten is weten dus hier heel veel tellussen leggen in alle richtingen, maar ook op de kruising bij de Prins Frederiklaan anders heb je geen vergelijkingsmateriaal!	Doordat het fietspad in aanloop naar de fietstunnel stopt met stijgen en voor een deel horizontaal ligt is het extra te overwinnen hoogteverschil minimaal. Bovendien kunnen de fietsers doorrijden en hoeven ze niet te stoppen voor verkeerslichten. De voetgangers aan mee in de fietstunnels. De huidige gelijkvloerse oversteek bij de Stichtse rotonde worden als gevolg van de aanleg van de fietstunnels opgeheven, dat betekent dat fietsers en voetgangers gebruik moeten maken van de fietstunnel, of zij moeten een andere route kiezen. Bij de Utrechtseweg is behoefte aan een veilige oversteek, daar waar nu de fietstunnel bedacht is, is een olifantenpaadje. Fietsers en voetgangers steken hier nu op een niet veilige manier de weg over. Ook hoeven de fietsers dan niet meer te wachten voor de verkeerslichten maar kunnen zij direct doorfietsen, daarnaast biedt een ongelijkvloerse kruising veiligheid.
42	Fietstunnels rond de Stichtse Rotonde vind ik minder zinvol. Dan kun je beter een groter plan voor de langere termijn maken, en de hele Stichtse rotonde opheffen, en veel kleinschaliger maken. Dan kun je ook de Rondweg Zuid van 4 naar 2 banen omzetten.	Een herinrichting van de Stichtse rotonde is niet voorzien in het coalitieakkoord en daarmee is het geen onderdeel van de huidige plannen
43	Een veilige fietsoversteekplaats lijkt mij hier een goed plan. Voornamelijk voor alle leerlingen van de scholen op dit deel die hier veel fietsen. Eerlijk gezegd zou ik eerder kiezen voor een fietsbrug vanaf het Hoorndreef en Van Lodenstein College totaan de Daam Fockemalaan t.h.v. de zichtlijn van het Belgenmonument.  Op deze brug kunnen dan aansluitingen komen vanaf de Stichtse rotonde (vanaf kant Laan 1914 en vanaf kant Bergkwartier), Utrechtseweg, het leerhotel/Nieuwe Eemland.  De bestaande fietspaden hoeven hierbij niet te vervallen. Deze blijven nog steeds handig voor de minder druk gebruikte fietsroutes.  Een brug lijkt mij een betere optie dan tunnel i.v.m. de veiligheid en hangjongeren in tunnels.	De meest veilige fietsoversteek is een ongelijkvloerse fietsoversteek. Een fietsbrug op deze locatie zou er voor zorgen dat fietsers nog meer hoogteverschil moeten overwinnen, door de aanleg van de fietstunnels hoeven zij juist minder hoogteverschil te overwinnen. Alle bestaande fietsverbindingen blijven in stand.
44	Is er nagedacht over de veiligheid voor fietsers in de tunnels tav geweld ed?  De tunnel ligt nog steeds buiten de bebouwde kom toch?;  Hoe verhoudt zich het evenwicht tussen fietsende scholieren en kwetsbare bewoners van Zon en Schild samen door de tunnels?	In het ontwerp van de fietstunnels is aandacht gegeven aan sociale veiligheid, de fietstunnels zijn breed en er is voldoende doorzicht. Ook voor kwetsbare verkeersdeelnemers is een ongelijkvloerse kruising veiliger dan een gelijkvloerse. In de ontwerp van de fietstunnels is er ruimte voor zowel fietsers en voetgangers, wij voorzien daar geen problemen ten aanzien van veiligheid. De fietstunnels liggen net buiten de bebouwde kom.
<b>Entree Kazerne</b>		
45	De kazerne is verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van het spitsverkeer op de DF-jaan (ochtend stad in en avond stad uit).  Dit geeft gevaarlijke situaties met de voetgangers en fietsers (veel groepen scholieren in de spits). Verplaatsen naar de reeds bestaande ingang naar buiten de stad (Utrechtseweg) is zowel voor de de fiets/voetganger, als de automobilist en de buurtbewoner dikke winst.  Bovendien vervuilen de zware en giftige diesels van Defensie de stad. En dat de hele dag door.; Defensie zou haar maatschappelijke verantwoordelijkheid moeten nemen door de ingang te verplaatsen! Al helemaal nu de kazerne de komende jaren volledig wordt verbouwd en men toch al van plan was om de ingang te verschuiven.  Als Defensie die maatschappelijke verantwoordelijkheid niet zelf neemt zou de gemeente kunnen overwegen om een milieuzone in te stellen en al het zware en giftige verkeer te weren. Nu al moet Defensie voor het zware verkeer de ingang Soesterberg gebruiken, maar daar heeft men in de dagelijkse praktijk vaak lak aan. Waarom wordt er niet gehandhaaft?	De grootste toestroom naar het kazerneterrein is in de periode net voor de ochtend- en avondspits. Het Ministerie van Defensie heeft aangegeven dat entree via de de Barchman Wuijterslaan de hoofdentree blijft. De brief waarin zij dat aangeven is als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd. Zij maken hierbij gebruik van de openbare weg. De gemeente Amersfoort kiest ervoor om geen milieuzones in te voeren. Daarnaast geldt dat ook de voertuigen van de Defensie die op de openbare weg mogen rijden moeten voldoen aan de wettelijke regelgeving ten aanzien van uitstoot.
46	Bomenkap langs spoor  De grondstrook parallel aan het spoor die Defensie van ProRail heeft gekocht, staat vol grote bomen. Hoe gaat de gemeente voorkomen dat deze bosstrook wordt gekapt voor een nieuwe hoofdtoegangsweg, zoals aangegeven op eerder geopenbaarde schetsen van de revitalisering van de Bernhardkazerne?  Waarborgt de nieuwe 'Green&Social Deal' met Defensie dat Amersfoort geen onaangename verrassingen krijgt in de vorm van grootschalige bomenkap? Betekent deze 'Green&Social Deal' dat Defensie de ruimte die vrijvalt door de sloop van oude gebouwen/wegen hergebruikt voor de nieuwe eigen weg naar de hoofdpoort?	Als Defensie in deze strook bomen wil kappen voor de aanleg van de entree naar de kazerne zullen zij dit volgende de geldende regelgeving moeten doen.

47	Deze zeer drukke ingang van Defensie zorgt voor ellende: onveiligheid in het verkeer vooral, maar ook geluidsoverlast en stank van allerlei militaire voertuigen (Defensie doet niet aan elektrisch). Voor de verkeersveiligheid zou de gemeente de strijd moeten aangaan om deze hoofdingang toch écht te verplaatsen uit de woonwijk.	In het coalitieakkoord is de wens opgenomen om de entree van de kazerne te verplaatsen. De gemeente kan dat echter niet afdwingen. In haar brief heeft het ministerie van Defensie aangegeven dat de hoofdentree van van de Bernhardkazerne op de Barchman Wuijterslaan gesitueerd zal blijven. In de planvorming voor de onderdoorgang voor fietsers en de hulpdiensten is het zeer waarschijnlijk dat dit de toegang van de kazerne zal raken. Als dat het geval is zal een veilige vormgeving van de aansluiting onderdeel uitmaken van de planvorming
48	In het coalitieakkoord wordt m.b.t. de Westelijke Ontsluiting o.a gesteld: "Voor een beter leefklimaat gaan we in overleg met Defensie om haar huidige hoofdingang te verplaatsen.  In Bijlage 1 van Fiets Veilig Westzijde Amersfoort, blijkt dat de hoofdingang van de Bernhardkazerne niet verplaatst wordt. Welke maatregelen gaat u dan nemen om het leefklimaat in het gedeelte Midden te verbeteren	In het coalitieakkoord is de wens opgenomen om de entree van de kazerne te verplaatsen. De gemeente kan dat echter niet afdwingen. In haar brief heeft het ministerie van Defensie aangegeven dat de hoofdentree van van de Bernhardkazerne op de Barchman Wuijterslaan gesitueerd zal blijven. In de planvorming voor de onderdoorgang voor fietsers en de hulpdiensten is het zeer waarschijnlijk dat dit de toegang van de kazerne zal raken. Als dat het geval is zal een veilige vormgeving van de aansluiting onderdeel uitmaken van de planvorming. In haar brief van 11 april 2023 geeft Defensie aan dat zij in principe konvooien en exceptioneel transport via het oefenterrein de Vlasakkers willen laten rijden. Dit betekent een verbetering van het leefklimaat. Vanuit de gemeente zullen wij dit ondersteunen.
49	Het militaire verkeer in zowel zwaar vrachtverkeer en verkeer met name auto's van medewerkers van defensie door een woonwijk te leiden geeft een zware druk op de leefbaarheid van met name de BW-Laan tussen spoor en kruising DF-Laan. Ook de belasting op de DF-Laan is groot. De hoge snelheden waarmee met name de auto's vanaf het kazerne terrein komen rijden is zorgelijk, dit in combinatie met het onoverzichtelijke kruispunt heeft al heel veel (bijna) ongevallen veroorzaakt. Vanuit veiligheid en leefbaarheid standpunt zou het meer dan wenselijk zijn dat deze in/uitgang wordt verplaatst. Dit zeker ook met het oog op de toekomstige ontwikkelingen van de kazerne.	In het coalitieakkoord is de wens opgenomen om de entree van de kazerne te verplaatsen. De gemeente kan dat echter niet afdwingen. In haar brief heeft het ministerie van Defensie aangegeven dat de hoofdentree van van de Bernhardkazerne op de Barchman Wuijterslaan gesitueerd zal blijven. In de planvorming voor de onderdoorgang voor fietsers en de hulpdiensten is het zeer waarschijnlijk dat dit de toegang van de kazerne zal raken. Als dat het geval is zal een veilige vormgeving van de aansluiting onderdeel uitmaken van de planvorming. In haar brief van 11 april 2023 geeft Defensie aan dat zij in principe konvooien en exceptioneel transport via het oefenterrein de Vlasakkers willen laten rijden. Dit betekent een verbetering van het leefklimaat. Vanuit de gemeente zullen wij dit ondersteunen.
50	Gevaarlijke situatie daar. Heb al een aantal keren bijna onder n auto terecht gekomen met mn fiets. Dicht en ander ingang lijkt mij beste optie daar.	In het coalitieakkoord is de wens opgenomen om de entree van de kazerne te verplaatsen. De gemeente kan dat echter niet afdwingen. In haar brief heeft het ministerie van Defensie aangegeven dat de hoofdentree van van de Bernhardkazerne op de Barchman Wuijterslaan gesitueerd zal blijven. In de planvorming voor de onderdoorgang voor fietsers en de hulpdiensten is het zeer waarschijnlijk dat dit de toegang van de kazerne zal raken. Als dat het geval is zal een veilige vormgeving van de aansluiting onderdeel uitmaken van de planvorming
51	Het lijkt mij dat deze ingang gewoon helemaal dicht gaat. Alle defensieverkeer via de Utrechtsestraat, en niet via de stad. Volgens mij is daar al ongeveer overeenstemming over.	In het coalitieakkoord is de wens opgenomen om de entree van de kazerne te verplaatsen. De gemeente kan dat echter niet afdwingen. In haar brief heeft het ministerie van Defensie aangegeven dat de hoofdentree van van de Bernhardkazerne op de Barchman Wuijterslaan gesitueerd zal blijven. In de planvorming voor de onderdoorgang voor fietsers en de hulpdiensten is het zeer waarschijnlijk dat dit de toegang van de kazerne zal raken. Als dat het geval is zal een veilige vormgeving van de aansluiting onderdeel uitmaken van de planvorming
52	De kazerne heeft al een ingang aan de Utrechtseweg, ik neem aan dat deze overheidsinstantie zijn vaste en hoofd kazerne-ingang daar naar toe verplaatst. Dit gaat om honderden voertuigen die ook via de Utrechtseweg het terrein op kunnen.  Het is niet van deze tijd dat al het defensiepersoneel én materiaal door de woonwijk rijdt. Ze moeten allemaal de afslag naar de kazerne nemen, waarmee ze allemaal over het fietspad moeten met onnodige verkeersbewegingen van dien.	In het coalitieakkoord is de wens opgenomen om de entree van de kazerne te verplaatsen. De gemeente kan dat echter niet afdwingen. In haar brief heeft het ministerie van Defensie aangegeven dat de hoofdentree van van de Bernhardkazerne op de Barchman Wuijterslaan gesitueerd zal blijven. In de planvorming voor de onderdoorgang voor fietsers en de hulpdiensten is het zeer waarschijnlijk dat dit de toegang van de kazerne zal raken. Als dat het geval is zal een veilige vormgeving van de aansluiting onderdeel uitmaken van de planvorming
53	Grote veranderingen lijken mij hier niet direct nodig. Er is een voorsorteerstrook die het doorgaand verkeer ontlast. Eventueel is de verbinding met de Aletta Jacobslaan te veranderen. Door de afzetting voor auto's te verplaatsen naar de kruising met de Pieter Jelles Troelstralaan i.p.v. direct bij de BW-laan. Dit is iets waar in overleg met de bewoners van de Aletta Jacobslaan naar gekeken zou kunnen worden.	Deze suggestie zal worden ingebracht bij de planvorming van de onderdoorgang voor fietsers en hulpdiensten. Dit wel iets waar de bewoners van het betreffende deel bij betrokken moeten worden
<b>Ideeen voor het middendeel</b>		
54	Spoorwegovergang: graag nu direct de aansluitingen fiets/voetganger verbeteren, het is daar rommelig, smal, etc. De discussie over een tunnel duurt daar te lang voor. Tevens de bomen die door vorige coalitie gekapt zijn zsm herplanten. Tunnel voor fietsers kan op termijn beter opgelost worden door Prorail te laten zakken met het spoor: Spoor door tunnelbak en daarbovenop een brede zone voor noord - zuid verbinding voor fiets, voetganger, auto, EN flora/fauna. Een tunnel zou potentieel alleen voor (jeugdige) fietsers wenselijk kunnen zijn, maar is nagenoeg onmogelijk in te passen gezien de vele verbindingen. En dan nog, ik heb als fietser nooit last gehad van die overgang. De wachttijd is verwaarloosbaar, en meestal heb je nul tijdverlies. Via een tunnel heb je altijd iets tijdverlies, zeker als je net een kant op moet die niet in de tunnelrichting is	Wij zien geen verbeteringen voor fietsers en voetgangers die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. De beschikbare ruimte daarvoor is te beperkt. De suggestie die u doet om het spoor te laten zakken is in het kader van de Westelijke Ontsluiting ook gedaan en is destijds afgevalen vanwege de kosten, dat paste niet in het beschikbare budget. Dat zal ook nu het geval zijn.

55	Het verbeteren van de veiligheid voor fietsers en voetgangers Westzijde Amersfoort is een uitstekend idee/plan. De huidige fiets-/voetpaden zijn te smal, worden onjuist gebruikt (2 richtingen; voetgangers op fietspad) en zijn gezien de hoeveelheid ongelukken in de dagelijkse praktijk een fors stuk gevaarlijker dan de spoorwegovergang. ProRail heeft deze niet geclassificeerd als hoog risico. Bovendien rijden de treinen er relatief langzaam ivm de ligging dichtbij het station.(de afgelopen decennia is er een fors aantal ongelukken op de fietsvoet-paden en oversteken gemeld met daaronder een dodelijk ongeval op de fietsoversteek bij de ingang van de dieren tuin; de spoorovergang kent af en toe eenzijdige, trieste, ongevallen (de traumahelikopter komt protocollair, maar kun je suicide op het spoor altijd voorkomen?) en in de afgelopen decennia is er slechts 1 melding van een fietser die de dichte spoorbomen negeerde en tussendoor omzeilde).	Het verbeteren van de fietsvoorzieningen en voetgangersvoorzieningen is het belangrijkste onderdeel van het plan.
56	De uitvoering van het project lijkt op belangrijke facetten echter een stuk minder hoopvol. Net als bij het ontwerp van de Westelijke Ontsluiting lijkt in Fietsveilig Westzijde Amersfoort de voetganger de dupe te worden van gebrekkige ontwerpen/kwaliteiten. De tekening van het schetsontwerp van het fietsvoetviaduct laat een slechts 1,5 meter breed voetpad zien en het woord voetganger komt nauwelijks voor in de diverse documenten.	Voetgangers worden volwaardig meegenomen in het ontwerp van de ongelijkvloerse fietskruising. Het ontwerp van het fietsviaduct van de Westelijke Ontsluiting kende een breedte van 1,5 m voor voetgangers. Dat ontwerp is niet van toepassing voor de nieuw te ontwerpen ongelijkvloerse kruising.
57	Het is in de omgeving Spoorwegovergang-Dierenpark-Bosbad op bepaalde momenten druk tot soms zelfs zeer druk met verschillende soorten voetgangers (individueel en groepen): kinderen naar en van school/opvang, sporters, wandelaars, mindervaliden (rolstoelen/rollators), gezinnen (azc, dierenpark, (bos)bad), hondenuitlaters etc.. Bouw Advies Toegankelijkheid BAT adviseert in 'Voetpaden voor iedereen': "Een voetpad dat intensief gebruikt wordt en/of regelmatig door mensen met een rollator, rolstoel of scootmobiel wordt gebruikt is bij voorkeur breder dan 2,4 m maar tenminste 1,8 meter breed (exclusief de trottoirband)". Tegenliggers moeten elkaar veilig kunnen passeren zonder tussen de fietsers, bakfietsers en wielrenners met 20-30km per uur terecht te komen.Afgelopen zondagmiddag passeerde ik rond 16:00 uur de spooroverweg. Het was druk: een paar individuele fietsers, 3 wielrenners, een groep van ca.10 senioren op de elektrische fiets, een gezin met 3 kleine kinderen op de fiets, een oudere dame met rollator, een oudere in de rolstoel die werd voortgeduwd en verder nog wat individuele voetgangers. Gelukkig wandelde de dame met de rollator aan de andere zijde, want elkaar passeren op het voetpad is in de huidige situatie onmogelijk.	Wij zijn bekend met de richtlijn 'voetpaden voor iedereen' van het BAT. De door u aangegeven breedte van 2,4 meter wordt geadviseerd bij intensief gebruikte voetpaden zoals bij winkelcentra. Dat is hier niet het geval, zodat hier een minder breed voetpad volstaat. De huidige fiets- en voetpaden zijn inderdaad niet breed genoeg om fietsers en voetgangers in twee richtingen te faciliteren. De breedte van fiets- en voetpaden zal in de planvorming voor de ongelijkvloerse spoorkruising aan de orde komen.
58	Het dogma dat de bestaande autoweg niet kan worden aangepast moet van tafel. Die weg is ooit ontworpen voor 80km/u en er kan dus ruimte worden gewonnen door versmalling. Ook verschuiving naar de boszijde lijkt noodzakelijk en verstandig om voldoende breedte voor de voetganger en fietser aan de huizenzijde te realiseren.Mogelijk kan het fietspad in het bos dan zelfs helemaal verdwijnen. En al helemaal als bij de ingang van de dieren tuin ook een ovonde met voorrang voor de fietser en voetganger wordt aangelegd; voorrangsrondte met snelheidsbeperkende maatregelen voor de auto. Ik neem aan dat bij het Bosbad/Sportpark daar al voor is gekozen en het auto-ontwerp nu wordt aangepast naar een fietsveilig-ontwerp.	De maatregelen zoals die in het coalitieakkoord zijn aangegeven en waar het project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort een vertaling van is voorziet alleen in verbeteren voor de fiets, voetganger en openbaar vervoer. Het coalitieprogramma is vastgesteld door de gemeenteraad. Dat betekent dat er geen politiek draagvlak is om de weg te verschuiven. Het klopt dat de weg ooit ontworpen is voor 80 km/u en dat de weg te breed is voor 50 km/u. Het versmallen levert echter onvoldoende ruimte op om aan de zijde van de woningen een tweerichtingen fietspad te realiseren, dat is alleen mogelijk als de weg wordt verschoven. Bovendien lijkt het op voorhand logisch om het fietspad aan de boszijde te leggen want komende vanuit de richting van het station ligt het tweerichtingen fietspad daar in de 'buitenbocht' van de spoorkruising zodat dit een logisch verloop is.
59	Hoe graag zou ik de Amersfoortse Fietsersbond serieus willen nemen. Dat valt me moeilijk, nu de Fietsersbond blijkens zijn reactie nog steeds nostalgische gevoelens koestert over die oude "mooie" fietsbrug over het spoor. Hoe mooi was die brug nou helemaal? Die zou eerder lelijk, lastig, steil en gevaarlijk worden, ook voor voetgangers, - en nog peperduur ook. Enfin, de nu gepresenteerde maatregelen geven inderdaad geen helder beeld van de aansluitingen van de fietsroutes op een tunnelvariant. En hoe "mooi" wordt die tunnelvariant nou helemaal, ook voor voetgangers? En hoe nodig? En hoe steil? Hoe veilig? En hoe duur?	Er is nog geen uitwerking van de onderdoorgang onder het spoor. Daar zal een variantenstudie voor uitgevoerd worden. De aspecten die u benoemd zullen daarin aan de orde komen.
60	1. Verkeers-telling ontbreekt Tijdens de bijeenkomst op 30 maart 2023 over het project 'Fiets veilig Westzijde Amersfoort' kon de wethouder de heer Bijholt geen cijfers overleggen over de frequentie waarmee hulp-dienstvoertuigen gebruik maken van de spoorwegovergang. Dat verbaasde mij, want zonder deze gegevens mist mijns inziens het plan de noodzakelijke basis. Afgelopen week heb ik daarom geteld hoe vaak hulpdienstvoertuigen gebruik maken van de spoorwegovergang: 6 politie-auto's, 1 ziekenauto en 1 colonne van 2 brandweerauto's. Geen van deze voertuigen heeft stilstaan voor de spoorweg-overgang. Dit betekent dat op basis van mijn telling de hulpdiensten geen enkele baat zouden hebben bij een tunnel ter plaatse van de spoorwegovergang (de combitunnel). Als u daarentegen toch een relevant opont-houd verwacht voor de hulpdiensten, dan zult u hiervoor ook een telling moeten uitvoeren maar dan over een langere periode, bijvoorbeeld een half jaar.	In de bijlage 1 staat aangegeven dat de hulpdiensten niet bijhouden hoe zij naar een calamiteit rijden, zij vinden het niet van belang hoe zij bij een calamiteit komen, als ze er maar snel kunnen komen. Afhankelijk van de drukte, het tijdstip van de dag en waar ze vandaan moeten komen kiezen ze, op basis van de hen ter beschikking staande hulpmiddelen de route. Het ontbreken van deze tellingen betekent niet dat de hulpdiensten er geen baat bij hebben zoals u stelt. Uit uw telling blijkt al dat de hulpdiensten meerdere keren per dag gebruik maken van de spoorwegovergang. De achterliggende gedachte is om zekerheid in de aanrijdtijd in te bouwen. Een ongelijkvloerse kruising voor de hulpdiensten zorgt daarvoor. De noodzaak wordt groter omdat de RAVU een uitrukpost aan de Middelhoefseweg gaat realiseren.
61	Verzoek 1.1: Kunt u uw plan onderbouwen met een verkeerstelling gedurende een voldoende lange periode, bijvoorbeeld een half jaar? Beoogde resultaten: frequentie hulpdienstenvoer-tuigen op tracé (aantal per dag); stilstandduur bij spoorwegovergang.	Nee, op basis van het voorgaande antwoord zien wij geen toegevoegde waarde in het uitvoeren van tellingen
62	Verzoek 1.2: Als uw resultaten die van mij bevestigen, dan verzoek ik u om de combitunnel uit het plan te schrappen.	Nee, de aantallen passeerbewegingen van de hulpdiensten is geen criterium of de onderdoorgang voor de hulpdiensten er wel of niet komt. Of de onderdoorgang voor de hulpdiensten er komt hangt van andere factoren af, onder andere de gesprekken die wij met de hulpdiensten zullen voeren, het standpunt van ProRail en ook de inpasbaarheid en mogelijkheid tot het veilig aansluiten op het wegennet van aansluitingen voor het toeleidende verkeer en het uitrijdende verkeer.
63	2. Combitunnel levert meer gevaarlijke situatie op. Het rendement van de combitunnel acht ik nihil en daarnaast zijn er meerdere nadelen te verwachten: de hoge extra kosten; concurrentie tussen de hulpdiensten en de beoogde primaire gebruikers (voetgangers, skeelers, fietsers en gebruikers van invalide wagens); te grote tunneldiepte en daardoor te grote hellingshoek.	Uw veronderstelling dat dat de hulpdiensten van dezelfde ruimte gebruik maken als de fietsers en voetgangers is onjuist. De hulpdiensten krijgen een eigen verkeersruimte in de onderdoorgang, zij zijn dus gescheiden van elkaar in de onderdoorgang. De andere zaken zijn onderwerpen die in de uitwerking aan de orde komen, belangrijke aspecten zijn onder andere een veilige vormgeving en het voorkomen van misbruik door overig wegverkeer.
64	Verzoek 2.1: Maak de tunnel alleen voor de primaire gebruikers (zodat 1) geen onnodige kosten worden gemaakt, 2) deze gevaarlijke situatie wordt voorkomen en 3) de tunneldiepte beperkt blijft en daarmee de hellingshoek (zoals bijvoorbeeld bij de Koppelpoort-tunnel).	zie voorgaande antwoorden

65	Verzoek 2.2: Maak de tunnel voldoende breed zodat deze veilig gebruikt kan worden door gezinnen met karretjes, bezoekers dierentuin en bos; gezinnen AZC, langeafstandswandelaars, honden-uitlaters, etc.	Uw suggestie om bezoekers voor het Dierenpark in de onderdoorgang te faciliteren impliceert dat bezoekers voor het Dierenpark in de woonwijk parkeren. Dat is echter niet de bedoeling, bezoekers aan het Dierenpark dienen niet in de woonwijk te parkeren maar op het parkeerterrein bij het Dierenpark. De onderdoorgang zal uiteraard geschikt zijn voor voetgangers en wandelaars en mensen die hun hond in het bos (op de paden) willen uitlaten.
66	Verzoek 2.3: Plaats voldoende verlichting voor de veiligheid.	De onderdoorgang zal uiteraard verlicht worden.
67	Verzoek 2.4: Laat de wanden aankleden door de dierentuin met "Wat leeft er onder de grond".	Deze suggestie zullen wij meenemen
68	In de plannen voor WO was een mooie fietsbrug opgenomen met goede aansluitingen op de fietspaden in verschillende richtingen. Het voorstel gaat uit van een tunnel in lijn met het coalitie akkoord, echter zonder enige duidelijkheid over de aansluitingen, waaronder op de doorfietsroute Utrecht. De keuze voor een tunnel is toen (te) snel gemaakt. Wij vragen om een nadere afweging van fietsbrug – tunnel aan de hand van globale ontwerpen met de aansluitingen op fietsroutes en oversteken over de autoweg. Dat moet mogelijk zijn in kort tijdsbestek en kan een gemiste kans voorkomen.  Indien daaruit komt dat het toch een tunnel moet worden, pleiten wij voor variant 2 of 3 van het Voorstel met een doorrijhoogte van 2,5m voor fietsers ter beperking van het hoogteverschil.	Bijlage 1 is een vertaling van het coalitieakkoord. Daarin is een onderdoorgang voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten als vertaling van de tekst uit het coalitieakkoord opgenomen. Uit het, nog te starten, onderzoek naar de ongelijkvloerse spoor kruising zal moeten blijken of een onderdoorgang inpasbaar is. De insteek zal uiteraard zijn dat de hulpdiensten niet van dezelfde verkeersruimte gebruik zullen maken als de fietsers en voetgangers. Dat maakt het mogelijk dat de doorrijhoogte van fietsers en voetgangers anders is dan voor de hulpdiensten.
69	Een probleem is dat de spoorlijn verdiept ligt in de BW-laan. Als je vervolgens een tunnel of een brug wilt bouwen voor fietsers en voetgangers wordt dat een crime. Het kost niet alleen miljoenen, maar het wordt ook onveilig, zeg maar gevaarlijker, en het is een omweg voor fietsers. Vooral voetgangers gaan er op achteruit.  Er zijn fietsers zonder middenmotor of voetgangers met buggy die de helling naar de entree van de kazerne / Aletta Jacobslaan nu al te steil vinden. Dat wordt alleen maar erger met een tunnel onder de overweg of een brug over de overweg, hoe duur je 'm ook maakt. Om daar dan ook nog hulpdiensten door te laten wurmen...  Een tunnelplan belooft weinig voor de veiligheid van fietsers en voetgangers, laat staan het comfort. Nu zijn er vrijliggende fietspaden en vrijliggende voetpaden (waar trouwens best wat aan te verbeteren valt), maar wie zou dat willen ruilen voor een minder veilige omweg met een steilere helling? Kan het CDA op dit punt - en alleen op dit punt - de coalitie-afspraken nog even aanscherpen!  Oh ja, die overweg zou dus onveilig zijn. Hoezo onveilig? Dat mag gelden iets verderop, voor voetgangers en fietsers bij het autoplein bij het Dierenpark of voor fietsers en voetgangers bij de entree van de kazerne, maar toch niet voor de overweg zelf. Als die onveilig zou zijn, had ProRail er allang werk van willen maken voor eigen rekening. Nu wil ze er hoogstens werk van maken voor rekening van de gemeente Amersfoort. Die groeit de miljoenen zeker op de rug.  Hopelijk hoeven hulpdiensten straks niet uit te rukken vanwege ongelukken met fietsers en voetgangers op een tunnel onder de overweg of - nog erger - een brug erover.	Het klopt dat als gevolg van de aanleg van een ongelijkvloerse kruising de fietsers en voetgangers hoogteverschil moeten overwinnen wat ten koste gaat van comfort. Of het een omweg wordt is afhankelijk van de uiteindelijke routing van de ongelijkvloerse kruising daar is nu nog geen uitspraak over te doen. Een ongelijkvloerse kruising is per definitie veiliger dan een gelijkvloerse kruising, uw stellingname hierin is onjuist. De inpassing van zowel de hulpdiensten als fietsers en voetgangers in de ongelijkvloerse spoor kruising is een onderzoeksopgave, alsmede de aansluitingen ter weerszijden op het wegennet. Ook daar zijn nu nog een uitspraken over te doen. ProRail heeft als beleid dat op termijn alle spoorwegovergangen ongelijkvloers moeten worden. Het klopt dat deze spoorwegovergang niet hoog op de lijst met gevaarlijke spoorwegovergangen staat. Dat betekent echter niet dat deze spoorwegovergang veilig is, helaas is er in 2021 een dodelijk ongeval te betreuren geweest op deze spoorwegovergang.
70	Geen probleem, wel nadelen  Huidige overweg is géén veiligheidsprobleem (geen prioriteit in risicoanalyse/overwegenregister ProRail, géén toename aantal treinen in toekomst, géén cijfers noch klachten vanuit hulpdiensten).  Een tunnel is een (politiek gemotiveerde) dure oplossing voor een niet-bestaand veiligheidsprobleem en heeft diverse nadelen. Voorbeelden: hellingen (oncomfortabel - vooral voor zwakkere fietsers -) en sociale veiligheid. Het vermijden van autosluipverkeer door de fiets-/hulpdienstentunnel wordt bestempeld als ontwerpogave, maar elders in het land is ontwerpers dat nog nooit gelukt.  Voetgangers in de knel  Het plan (Zuid, Midden én Noord) heeft geen/onvoldoende aandacht voor de voetgangers.  Als er al een tunnel zou moeten komen, is het getoonde ontwerp met slechts aan 1 zijde een voetpad van 1,5 meter breed voor voetgangers in 2 richtingen volstrekt ontoereikend. Die 1 x 1,5 m is een verslechtering t.o.v. de huidige voetpaden aan weerszijden van de overweg (veelvuldig gebruikt door treinreizende bezoekers van Dierenpark en bewoners van AZC met kinderwagens). Bovendien houdt het geen rekening met te verwachten toename van voetgangers als gevolg van de forse ontwikkelingen op het Mgr. Blom-terrein.	Het coalitieakkoord zet in op verbetering van fietsverkeer en verhoging van de verkeersveiligheid. Het aanleggen van ongelijkvloerse spoor kruising voor langzaam verkeer en de hulpdiensten draagt daaraan bij. De voetgangers liften mee met de verbeteringen voor de fietsers. De fietstunnels worden uiteraard ook voorzien van voetpaden. De referentie die in figuur 8 is gegeven betreft de fietstunnels bij de Stichtse rotonde. Daar volstaan voetpaden van 1,5 m waarmee het niet gezegd is dat bij de spoor kruising dat ook voldoende zou zijn. Dat komt in de variantenstudie aan de orde.
71	Het aanleggen van een fietstunnel lijkt mij overdreven. Over wat voor fietsverkeer gaat het eigenlijk? Net als het gemotoriseerd verkeer kan het fietsverkeer zich even wachten tot een trein gepasseerd is? Indien het een probleem is dat fietsers onder de spoorbomen doorkruipen kan er toch wel een hindernis verzonnen worden? Vroeger waren de spoorbomen voorzien van daaraan hangende stalen netten.  Ik denk dat de vele miljoenen die bestemd zouden zijn voor deze tunnel met veel meer effect voor de veiligheid van fietsers elders in Amersfoort aangewend kunnen worden, waar het fietsverkeer intensiever en/of diverser is. Denk bijvoorbeeld aan het verbreden van het fietspad aan de Stadsring of renovatie en verbreding van de fietspaden op de Nijverheidsweg, gedeelte Rova.	Het coalitieakkoord zet in op verbetering van fietsverkeer en vergroting van de verkeersveiligheid. Het aanleggen van ongelijkvloerse spoor kruising voor langzaam verkeer en de hulpdiensten draagt daaraan bij.
72	Als omwonende (BW laan ***) vind ik het onacceptabel, dat er niets gedaan wordt aan een verbetering van het leefmilieu en de onveiligheid voor fietsers, wandelaars en omwonenden van de BW laan tussen de kruising BW-DF en het spoor. Tijdens spitsuren is het voor mij en mijn burens vrijwel onmogelijk geworden om met de auto mijn woerf te verlaten. Het kruisen van een 2 m breed tweerichting fietspad (gelegen op 1 m afstand van de erfgras) en het oprijden van een direct daarnaast gelegen drukke autoweg met drie aaneengesloten rijbanen waaraan ook nog een bushalte ligt, is tijdens het spitsuur onmogelijk en gedurende de rest van de dag zeer risicovol. Dit is niet alleen een probleem voor omwonenden, maar zeker ook voor fietsers en voetgangers, die via een smal fietspad aan de zuid en westzijde van de BW laan, de ingang van de Bernardkazerne, de toegang tot de Aletta Jacobslaan en de opritten naar woonhuizen moeten passeren om tenslotte via de drukke kruising met de DF laan het brede tweerichtings fietspad langs de BW laan naar het station te bereiken.	In het ontwerp van de Westelijke Ontsluiting was het wegprofiel ter plaatse van uw woning opgeschoven richting spoor zodat de voorzieningen hier goed ingepast konden worden en dat er een veilige ontsluiting voor de woningen gemaakt kon worden. Het is niet uitgesloten dat dit ook zal gebeuren bij de aanleg van de combitunnel. Ook dan moet er op een veilige manier van deze onderdoorgang gebruik gemaakt kunnen worden. Deze opmerking zullen wij meenemen als uitgangspunt in het variantenonderzoek



73	<p>In uw voorstel voor de aanleg van een ongelijkvloerse onderdoorgang onder het spoor voor fietsers en hulpdiensten (combi-tunnel), wordt niet expliciet aangegeven waar de combi-tunnel is gepland: "Uitgangspunt is dat 'combitunnel' naast de huidige gelijkvloerse spoor kruising van de Barchman Wuytierslaan wordt gemaakt". Als je het voorstel verder analyseert kan je al snel concluderen dat men bij de zinsnede "naast de huidige gelijkvloerse spoor kruising" vooral denkt aan de westzijde van de huidige gelijkvloerse spoor kruising. Als zodanig is dit al voorzien in het tracé voor het doorrijfietspad Utrecht-Amersfoort; en u anticipeert hier nu verder op met een herinrichting van het parkeerterrein van Dierenpark Amersfoort en het parkeerterrein Kabouterhut. Het maken van een ongelijkvloerse onderdoorgang voor fietsers aan de westzijde van de huidige gelijkvloerse spoor kruising zal er alleen maar toe leiden dat een geconcentreerde stroom fietsers langs de zuidkant van de BW laan naar het kruispunt DF-BW laan geleid wordt. Hetgeen de hierboven geschetste problemen alleen maar verergert. Uw investering zal leiden tot meer Fiets Onveiligheid.</p>	<p>De locatie waar de ongelijkvloerse spoor kruising moet komen is nog niet bepaald. Zoals in bijlage 1 is aangegeven moet hier een variantenonderzoek naar gedaan worden. Het ligt echter voor de hand dat deze aan de westzijde van de gelijkvloerse spoorwegovergang komt omdat de fietsroute dan in de buitenbocht van de weg ligt. Komende vanuit de richting van het station ligt fietspad aan de zuidzijde ligt aan de noordzijde van de BW-laan ligt het fietspad aan de westzijde van de weg. Fietsers worden dan niet gedwongen om de weg over te steken. Alleen de fietsers die aan de oostzijde van de weg een bestemming hebben moeten oversteken, en zij kunnen dat bij het Dierenpark en bij het sportpark doen bij oversteekplaatsen met een opstapleklip tussen de rijbanen in. Het fietspad wordt een tweerichtingen fietspad met voldoende breedte. Er zijn dus minder conflicten met auto's en de gelijkvloerse spoor kruising wordt voor fietsers en voetgangers opgeheven, dit is juist een verbetering van de verkeersveiligheid. Aanvullend is het van belang dat op deze voorziene locatie de gemeente al gronden heeft verworven en dat hier de kabels en leidingen al zijn verlegd.</p>
74	<p>Mijn sterke voorkeur is om de combi-tunnel aan de oostzijde van de huidige gelijkvloerse spoor kruising te maken en het fietspad vanaf deze tunnel rechtstreeks aan te sluiten op de veilige en rustige fiets- en voetgangersoversteekplaats aan de oostzijde van het kruispunt BW-DF laan.; Het is goedkoper en eenvoudiger omdat er meer ruimte is aan de oostzijde van de BW laan en fietsers de bebouwing aan de zuidzijde en de drukke oversteek over de DF kunnen vermijden; Ik heb hiervoor een schets ontwerp gemaakt dat ik een detail nota m.b.t. uw plannen heb opgenomen die ik per email naar u toestuur.</p>	<p>Een situering van de combitunnel aan de oostzijde heeft op voorhand een aantal nadelen: de ruimte is hier zeer beperkt, aan de zuidzijde van het spoor moeten alle fietsers moeten de BW-laan oversteken, het is onbekend of er lengte genoeg is om voldoende diepte te winnen om het spoor onderdoor te gaan. Omdat er weinig ruimte beschikbaar is om haaks het spoor te kruisen zal de consequentie zijn dat het spoor onder een hoek moet worden gekruist, dit werkt kostenverhogend. Bovendien zijn op de locatie die u suggereert juist alle kabels en leidingen naar toe verlegd. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat bij een ligging op deze locatie de kabels en leidingen opnieuw moeten worden verlegd. Uw stellingenname dat dit een goedkopere oplossing is lijkt daarmee niet juist. De exacte ligging van de combitunnel zal in het variantenonderzoek worden bepaald. Uw suggestie ten aanzien van de ligging zal daarin worden meegenomen.</p>
75	<p>Terecht stelt U onder 3.5 – ad 1 de vraag : Wordt er wel of geen rekening gehouden met eventuele toekomstige aanleg/uitbreiding tot volwaardige autotunnel voor al het autoverkeer c.q. welke hulpdiensten moeten van de tunnel gebruik kunnen maken? Ik stel voor dat u de optie van een fietstunnel, die onderdeel is van een combi + autotunnel (TUNNEL) gelegen op de oude ontwerplocatie (W.O variant 7B), serieus in ogenschouw neemt. Het fiets / voetgangers gedeelte zou daarbij het beste aan de oostzijde van de TUNNEL gesitueerd moeten worden. De eenmalige bouw van een dergelijk TUNNEL, zal nu en in de toekomst een goede en waarschijnlijk ook efficiënte investering zijn.</p>	<p>De noodzaak voor een eventuele ruimtereservering krijgt en plek in de variantenafweging. Met ProRail is afgesproken dat zij een risicoanalyse maken voor de gelijkvloerse spoor kruising voor autoverkeer. Als daaruit blijkt dat op termijn een ongelijkvloerse kruising voor autoverkeer nodig is, dan wordt die ruimtereservering opgenomen in de plannen.</p>
76	<p>In het Plan voor Fiets Veilig Westzijde Amersfoort, heeft u een Figuur 6 opgenomen. Spoor kruisende passages conform het ontwerp voor de Westelijke Ontsluiting (variant 7B). Deze Fig. 6 geeft een goed beeld van de maatregelen die nodig worden geacht om tot een goede oplossing te komen voor de complexe verkeerssituatie tussen de overweg en de kruising DF-BW laan. Voor dit gedeelte zijn 3 maatregelen voorgesteld: -De BW laan wordt vanaf de aansluiting met de DF laan in noordelijke richting opgeschoven en komt daardoor dicht bij het spoor te liggen, waardoor er ruimte komt voor, - Een spoor kruisend viaduct ("brug") voor fietsers en voetgangers over het spoor met aftakking naar de westelijk en oostelijk zijde van de BW laan Noord. Over deze brug zou al het fietsverkeer komende vanaf de Amsterdamseweg, de Birkstraat, Birkhoven en vanaf het doorrijfietspad Utrecht-Amersfoort rechtstre eks naar het tweerichting fietspad langs de BW laan geleid worden. - Een ontsluitingsweg op maaiveld niveau voor lokaal verkeer naar de Bernard kazerne, de Aletta Jacobslaan en de bewoners die aan de BW laan tussen de Aletta Jacobslaan en het kruispunt DF-BW laan wonen. Ik heb een schets ontwerp gemaakt, waarbij het spoor kruisende viaduct genoemd onder de tweede bullit, conform de wens in Fiets Veilig Westelijk Amersfoort, vervangen is door een ongelijkvloerse onderdoorgang voor fietsers en hulpdiensten en er voor de twee andere maatregelen 1 en 3 een alternatieve oplossing is gemaakt.</p>	<p>figuur 6 is de spoor kruising uit de Westelijke Ontsluiting, Met dat plan was voorzien dat er een ongelijkvloerse kruising voor al het autoverkeer zou komen een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer. Met het project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort gaat de ongelijkvloerse kruising voor het autoverkeer niet meer door. Dat betekent dat de oplossing voor fietsverkeer uit de Westelijke Ontsluiting niet één op één te kopiëren naar Fiets Veilig Westzijde Amersfoort. De situering en vormgeving van de ongelijkvloerse combitunnel komt in het varianten onderzoek aan de orde.</p>
77	<p>Mijn voorstel is om voor het doorgaande autoverkeer van en naar de bestaande spoorwegovergang, een aparte rijbaan te maken die net ten noorden van de huidige BW laan het kruispunt DF-BW bereikt. Dit biedt de mogelijkheid om de twee andere maatregelen uit te voeren.; Het opschuiven van de doorgaande weg in noordelijke richting betekent op termijn veel minder hinder en overlast voor omwonenden terwijl de bestaande BW laan, tussen de huidige kruising DF-BW en de ingang van de Bernardkazerne gebruikt kan worden als lokale ontsluitingsweg. Ik heb hiervoor een schets ontwerp gemaakt dat ik een detail nota m.b.t. uw plannen heb opgenomen die ik per email naar u toestuur.</p>	<p>Uw suggestie zal worden betrokken bij de variantenstudie naar de ongelijkvloerse combitunnel</p>
78	<p>Een goede aansluiting op de fietsroute langs het spoor naar Soesterberg.</p> <p>Als je van het Noorden komt en naar Soesterberg wilt fietsen (of of van Soesterberg naar het Noorden wilt), moet je nu al een onhandige slinger om de diertuin en de pannenkoekenboerderij maken om het fietspad naar Soesterberg op te pikken. Als ik naar de plaatjes kijk, wordt het met een tunnel niet makkelijker om op de doorfietsroute langs het spoor te komen. Er zijn volgens mij plannen om de doorfietsroute Amersfoort-Utrecht aantrekkelijker te maken, daar hoort dan m.i. een goede koppeling bij met andere fietsroutes. Een oplossing is een doorsteek langs het parkeerterrein van de diertuin.</p>	<p>Er is nog geen ontwerp van de combitunnel dus er nog geen conclusie te trekken of het fietspad een logische of niet logische route volgt. Dat komt in de variantenstudie aan de orde.</p>
79	<p>Het fietspad dat parallel aan het spoor loopt richting Soest en als fietsnelweg door loopt naar Utrecht is nog veel te smal en slecht onderhouden. Deze moet eigenlijk ook even breed zijn als het fiets pad waar het op aan sluit.</p>	<p>De doorfietsroute richting Soest krijgt op het Amersfoortse deel een breedte van 3,5 m. Er is nog geen keuze gemaakt voor de breedte van het fietspad langs de BW-laan in de noordelijke richting. Als ontwerpbreedte wordt van een breedte 4 meter uitgegaan.</p>
80	<p>Waar is de optie van de fiets/voetgangersbrug gebleven, is volgens mij goedkoper als een tunnel en gedurende de bouw is daar het minste overlast van? Vanaf de BW laan zit je al bijna op hoogte, een deel kan zo landen op het fietspad achter de kabouterhut (dan heb je per fiets ook bereikbaarheid naar de diertuin) en een deel wat voor het AZC langs gaat en een dubbel fietspad langs die zijde tot aan de soesterweg.</p>	<p>Vanwege de combinatie met een ongelijkvloerse kruising voor de hulpdiensten is uitgegaan van een tunnel in plaats van een viaduct.</p>
81	<p>Liefst een tunnel voor zowel autoverkeer als fietsverkeer, ivm toenemende drukte en filevorming daar. Maar in élk geval iets doen aan de overgang voor fietsers/voetgangers, (tunnel of brug) voor de veiligheid ivm dubbele spoor. Treinen komen vaak vlak na elkaar en uit tegengestelde richting. Niet iedereen is daar bedacht op.;Na 5 jaar wonen in Amersfoort al 3x een traumaheli zien landen ivm aanrijding. Ook elke keer wanneer scholieren vlak na trein 1 het spoor overschieten houd ik mijn hart vast dat er geen tweede trein komt.</p>	<p>Het coalitieakkoord stelt dat alleen voor de fietsers/voetgangers en de hulpdiensten de spoor kruising ongelijkvloers wordt en niet voor het autoverkeer. Daarom voorzien de plannen niet in een tunnel voor autoverkeer.</p>
82	<p>Fietstunnel en 2 richtingen fietspad is praktische oplossing daar. BK ingang sluiten.</p>	<p>De entree naar de Bernhardkazerne blijft op de huidige locatie gehandhaafd. Zie brief met standpunt ministerie van Defensie</p>

83	De term 'spoor tunnel' werd gebruikt in een artikel van het AD. Waarom dan niet het spoor zelf in een tunnel neerleggen? Eventueel kan je de BW laan ter hoogte van de huidige spoorwegovergang iets ophogen.	Het verlagen van het spoor is onderzocht in het variantenonderzoek van de Westelijke Ontsluiting. Deze variant bleek niet mogelijk, dit is een zeer dure oplossing omdat het spoor dan over zeer grote lengte verlaagd moet worden. Dat zal nu niet opnieuw onderzocht worden.
84	Combi met hulpdiensten lijkt mij niet wenselijk. Kan een ambulance niet sneller spoor kruisen als spoorbomen dicht zijn, wachtrij inhalen en dan gelijk als eerste na opengaan spoorbomen weer rijden dan door kronkelfiets tunnel? En is het mogelijk de fietstunnel (of brug) noordelijker te maken en dus in verlengde van Daam Fokkemalaan? Is ook een fietsbrug overwogen? Overigens verbaasd het mij nog steeds dat het in Bilthoven lukt om een autotunnel onder station te maken (erg krappe locatie) en we hier meer ruimte hebben en het niet kan (behalve budget).	De exacte ligging van de combitunnel is nog niet bepaald, dat wordt in de variantenstudie nader onderzocht. Daaruit zal moeten blijken of dit inpasbaar is. Tevens is het standpunt van de hulpdiensten hier van belang, ook dat zal in de variantenstudie worden meegenomen.
85	Leg een autotunnel aan onder het spoor door en kap is met focussen op fietsers. Autogebruik gaat alleen maar toenemen, ook door bijv. het schoner worden van autorijden vanwege waterstof en elektrisch rijden.	Het coalitieakkoord stelt dat alleen voor de fietsers/voetgangers en de hulpdiensten de spoorkruising ongelijkvloers wordt en niet voor het autoverkeer. Daarom voorzien de plannen niet in een tunnel voor autoverkeer.
86	Een fietstunnel aan de boskant is een fantastisch plan, zeker in combinatie met een tweerichtingen fietspad. Een combinatie met een doorgang voor hulpdiensten, kan ik moeilijk beoordelen, maar lijkt mij zinvol (vergelijkbaar met de Meridiaantunnel) Dan is er m.i. niets nodig aan de woningenkant.	Dank u wel voor deze positieve reactie
87	Voor de fietsers lijkt het mij goed om het middendeel aan beide kanten te voorzien van een tweerichtingsfietspad. Zo voorkomt men onnodig oversteken bij de spoorwegovergang.	In het plan van de Westelijke Ontsluiting zou de weg opgeschoven worden richting bos, daardoor werd ruimte gecreëerd om een parallelweg voor de woningen langs te maken. Het plan Fiets Veilig Westzijde Amersfoort voorziet niet in deze verschuiving, daardoor is er geen ruimte beschikbaar om het fietspad aan de woningzijde geschikt te maken voor tweerichtingen fietsverkeer. Wel wordt dit fietspad naar een constante breedte aangepast. Het fietspad aan de boszijde wordt geschikt gemaakt voor fietsverkeer in twee richtingen.
88	Aanleg van een ongelijkvloerse oversteek voor fietsers lijkt mij overbodig. Fietsers kunnen prima even wachten bij de overweg. Een verbinding met het Monnikenboschpad en de verbinding met de toegangsweg naar de scoutingvereniging zouden dan ook lastiger worden.	De meest veilige kruising met een spoor is een ongelijkvloerse spoorkruising. Omdat het de insteek is in het Coalitieakkoord om fietsverkeer te stimuleren en de verkeersveiligheid te verbeteren wordt hier een ongelijkvloerse combitunnel gemaakt voor fietsers, voetgangers en de hulpdiensten. De exacte ligging van deze combitunnel is onderwerp van de variantenstudie
89	Een tunnel tussen de kruising BW-laan/Daam Fokkemalaan en de Kabouterhut lijkt mij wel een goed plan. Deze tunnel is dan uitsluitend voor het noodverkeer, politie, ambulance, brandweer. Maar zou ook eventueel voor de bus beschikbaar gemaakt kunnen worden. Bij de kruising BW-laan/Daam Fokkemalaan lijkt het mij het meest verstandig de tunnel naast de bestaande weg met vier toegangswegen. Twee (in en uit) bij de BW-laan t.h.v. kruising met Warande. Op deze plekken zou de weg dan verbreed en een klein beetje verlegd moeten worden richting het spoor. Bij de Daam Fokkemalaan zou dit bij de P.J. Troelstralaan al kunnen gebeuren (in en uit). Bij de Kabouterhut zou dit ook zo opgelost kunnen worden, tussen de uitrit van het dierenpark en de toerit van de Kabouterhut. Zo blijft de kruising en de spoorwegovergang vrij van noodverkeer en bussen tussen het station, de stichtse rotonde en het dierenpark. Het is wel wat gepuzzel om het in de huidige situatie te passen, maar lijkt mij niet onmogelijk.  Als er wordt geken naar de parkeersituatie van het dierenpark en de Kabouterhut lijkt het mij op dit moment niet enorm nodig wat aan te passen. Eventueel zou de inrit van de kabouterhut verplaatst kunnen worden naar direct naast de uitrit van het dierenpark. Hiermee snoept de Kabouterhut dan een stukje van het parkeerterrein van het dierenpark af. Aanleg van een hierboven beschreven tunnel zou dan wel makkelijker passen.	De reden dat de parkeerterreinen van het Dierenpark en de Kabouterhut worden aangepast, is vanwege de waarschijnlijke ligging van de combitunnel over deze twee parkeerterreinen heen. De gemeente Amersfoort heeft hier gronden verworven ten behoeve van de Westelijke Ontsluiting. Het ligt voor de hand om deze gronden te gebruiken. Uw suggestie wordt meegenomen in het variantenonderzoek
90	Een volledig dubbel fietspad aan de kant van waar vroeger de Vlasakkers zat tot het monnikenboschpad dat is een stuk veiliger dan dat mensen oversteken bij de spoorwegovergang.	Een ligging aan de westzijde ligt inderdaad voor de hand en met een onderdoorgang onder het spoor behoort een gelijkvloerse fietsoversteek tot het verleden.
<b>Doorsteek fietspad Silverein</b>		
91	Maak ook een fiets(voet)tunnel vanaf het fietspad Soest van/naar de doorsteek Silverein. Voor de veiligheid en voor het doortrappen. Ook het autoverkeer stroomt beter door.	Ten behoeve van de Westelijke Ontsluiting is onderzocht of ter plaatse van de kruising met de Amsterdamseweg ook een fietstunnel gemaakt kon worden. Dat bleek niet inpasbaar.
92	Prima, doen!	Dank u wel voor uw positieve reactie
93	Benieuwd hoeveel fietsers hier gebruik van maken en wat het oplevert. Nieuwe ontwerp zorgt voor onveilige plek van nieuwe fietspad aansluitend op scherpe bocht op Soesterweg.	De aansluiting wordt door middel van een voorrangregeling aangesloten. Aangezien de doorsteek een verkorting is van de feitsroute verwachten wij een goed gebruik van deze doorsteek
94	Deze doorsteek lijkt mij niet nodig, je kunt over het viaduct van de Amsterdamsceweg, of over de Soesterweg.	Deze route zorgt voor een verkorting van de route vanuit richting centrum naar Soest en zorgt tevens voor dat fietsverkeer niet over het spoorviaduct bij de Amsterdamsceweg hoeft te fietsen
95	Eerlijk gezegd vraag ik mij het nut van deze doorsteek af, zeker als er bij de kruising BW-laan/Soesterweg een goede en veilige oversteek voor fietsers mogelijk wordt. Het lijkt mij lastig om aan te sluiten op het fietspad wat daar bij het viaduct omhoog gaat.  Indien dit plan wordt uitgevoerd is goede verlichting op deze plek belangrijk, het is een vrij donker en afgelegen hoekje.	Deze route zorgt voor een verkorting van de route vanuit richting centrum naar Soest en zorgt tevens voor dat fietsverkeer niet over het spoorviaduct bij de Amsterdamsceweg hoeft te fietsen. Uw suggestie ten aanzien van de verlichting van het fietspad wordt meegenomen in de uitwerking
<b>2 faunatunnels BW-laan</b>		
96	Waarom maakt u wel faunatunnels en geen fiets/voetgangerstunnels onder de BW laan?;	In de ontwerpfase van de Westelijke is onderzocht of bijvoorbeeld een fiets-/voetgangerstunnel inpasbaar was bij de kruising met de Amsterdamseweg, dat bleek niet mogelijk. Ook bij de fietsoversteek bij het Dierenpark is te weinig ruimte beschikbaar om een fiets- / voetgangerstunnel in te passen. Vanuit ecologisch oogpunt is het wenselijk of faunapassages te maken, deze zijn wel eenvoudig inpasbaar

97	Ik krijg heel erg de indruk dat het oude plan westelijke ontsluiting wordt gebruikt voor De Fiets, om ten minste nog iets over te houden van de vroegere glorieuze plannen. En om de miljoenen die eraan besteed zijn, niet helemaal voor niets in de vuilnisbak te hebben gegooid.  Is er eigenlijk wel ooit onderzocht voor welke fietsbewegingen deze alternatieve plannen een oplossing zouden moeten zijn?	Het oude plan van de Westelijke Ontsluiting is inderdaad het vertrekpunt van het nu voorliggende plan. In het coalitieakkoord 2022-2026 is dat als volgt verwoord: 'Bij de Westelijke Ontsluiting gaan we alleen door met de diverse verbeteringen voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten, passend bij onze nieuwe manier van denken over mobiliteit'. Verder is het coalitieakkoord het volgende aangegeven over de mobiliteitstransitie: "De komende jaren krijgen lopen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer prioriteit. Om de voetganger en de fietser voorrang te geven zetten we de komende jaren in op goed en bereikbaar openbaar vervoer in de wijken. Ook investeren wij extra in veilige en fijnmazige fietsnetwerken in Amersfoort die niet zorgen voor een vermindering van de natuur in de stad. Met deze maatregelen willen we bewoners verleiden tot alternatieve vervoersmiddelen." Tijdens de planvorming van de Westelijke Ontsluiting is onderzoek gedaan naar fietsbewegingen, ook is gekeken naar het fietsnetwerk. Zowel de aanleg van de fietstunnels bij de Stichtse rotonde als de verbetering van de fietspaden langs de noordzijde van de BW-laan is een lang gekoesterde wens.
98	Mooie plannen, maar wat ik gelezen heb over de fietstunnel: er moet zeker geen tunnel komen die ook geschikt is voor hulpdiensten etc. Dan wordt het al gauw toch weer een grotere en mogelijk ook onveiligere tunnel, die misschien dan ook illegaal verkeer aan trekt, ondanks mogelijk remmende maatregelen	Hoe de vormgeving van de gecombineerde fiets-/ voetgangerstunnel / onderdoorgang voor de hulpdiensten er precies uit komt te zien is iets wat in de planvorming van dat deel project nader onderzocht en uitgewerkt moet worden. Het waarborgen van de verkeersveiligheid en het tegengaan van gebruik door illegaal verkeer is daarbij inderdaad een aandachtspunt
99	Mooi, doen!	Dank u wel voor uw positieve reactie
100	Dieren maken hier helemaal geen gebruik van. Het ecoduct wordt ook niet gebruikt. Dieren met verstand blijven weg van wegen, dat heet natuurlijke selectie.	Uit diverse onderzoeken blijkt dat ecopassages wel degelijk worden gebruikt door dieren. Het ecoduct wat u benoemd is echter niet voorzien in het voorstel. In het nu voorliggende voorstel wordt uitgegaan van twee ecopassages onder de BW-laan door.
101	Ik denk dat faunatunnels een mooie oplossing kunnen zijn voor de oversteek van kleine dieren tussen Bokkeduinen en Birkhoven.  Ik weet niet in hoeverre dit nodig is, ik heb niet met de muizen overlegd :) Ik zie eigenlijk nooit doodgereden dieren op de weg liggen, dus ik heb niet direct de indruk dat er veel "behoefte" aan is. Ik kan mij wel voorstellen dat het goed is voor de populaties als er tussen de beide bosstukjes een veilige oversteekplaats zal zijn.  Wat eventueel nog bekeken moet worden is in hoeverre een makkelijkere oversteek van het kleine wild kan zorgen voor overlast bij bijvoorbeeld het Midland Park.	De faunatunnels voorzien in een makkelijke oversteek voor dieren. Hierdoor kunnen dieren in hun eigen tempo de weg (ongelijkvloers) kruisen.
<b>Voorrangsplein Soesterweg</b>		
102	Dit is een drukke, gevaarlijke oversteekplaats voor fietsers en voetgangers. Goed om daar wat aan te doen. Ik ben benieuwd naar het exacte ontwerp van het 'voorrangsplein'.	Dank u wel voor uw positieve reactie. Het vertrekpunt van het ontwerp is het oude ontwerp uit de plannen van de Westelijke Ontsluiting, het ontwerp wordt aangepast omdat de weg niet opgeschuift richting bos.
103	Aanfietsroute voor alle sporters richting AMHC, AV Triathlon en RC Eemland verdient met spoed verbetering. Kwaliteit van het fietspad aan oostzijde is dusdanig slecht dat veel fietsers richting sportclubs besluiten aan de westkant tegen het verkeer in te fietsen wat veelal tot gevaarlijke situaties leidt. Serieuze verbreding aan westkant klinkt uitstekend als ook de kwaliteit van bestaand pad wordt aangepakt met verwijdering onoffenheden van boomwortels. Veelal fietsen we dit stuk in lange fietstreinen waar inhalen momenteel echt gevaarlijk is. Als de verbreding van fietspad aan westzijde doorgang vindt wordt het probleem van oversteken bij sportclubs ook deels opgelost. Momenteel is het onnodig gevaarlijk omdat fietsers die bij voetgangersstoplicht (!) willen oversteken automatisch het doorgaande fietspad richting noordzijde blokkeren. Dagelijks maken we hier gevaarlijke manoeuvres mee omdat fietsers niet op elkaar kunnen anticiperen bij dit oversteekpunt.	Tegelijkertijd met de verbreding van het fietspad aan de westzijde, waardoor een fietspad in twee richtingen mogelijk wordt, zal ook de verharding worden aangepast zodat hier een kwalitatief goed fietspad komt. Daarnaast wordt ook het fietspad aan de oostzijde naar een constante breedte gebracht.
104	Uitstekend idee! Nu is de oversteekplek (met een stoplicht voor voetgangers) erg gevaarlijk. Ik heb meermaals meegemaakt dat automobilisten het stoplicht niet hebben gezien en door rood rijden. Voor fietsers en voetgangers mag deze overgang dus veiliger. Ook lijkt het mij voor (afslaande) automobilisten ook prettiger als deze situatie overzichtelijker wordt.	Dank u wel voor uw positieve reactie. Met de aanleg van het voorrangsplein bij de Soesterweg worden de verkeerslichten met drukknop hier weggehaald. De fietsers en voetgangers kunnen per rijrichting de rijbaan oversteken en er wordt een brede opstelplaats tussen de rijbanen in gemaakt. Hierdoor wordt het veilig voor voetgangers en fietsers om over te steken.
105	Als extra verzoek zou ik ook graag de weg voor fietsers veiliger willen maken zodra ze vanaf de BW laan afslaan en naar sportpark Birkhoven fietsen door de aanleg van een vrijliggend fietspad. Nu moet je als fietser of over de stoep of de autostraat oversteken (gevaarlijk!) om op de auto straat verder naar het sportpark te rijden. Kleine kinderen fietsend tussen de auto's door is erg gevaarlijk en het voelt vreemd dat fietsen naar een sportpark niet gefaciliteerd wordt	De aansluiting van het Sportpark Birkhoven kan niet conform het oude ontwerp worden vormgegeven, daar ligt nog een ontwerpgevage, waarbij het eens wens is om hier een vrijliggend fietspad aan te leggen. Dit is in de nota van uitgangspunten aangegeven als ontwerpgevage 3.
106	Vanaf de BW laan richting de spoorweg-overgang is er een gedeelte waar de klinkers in de lengterichting liggen, erg gevaarlijk wanneer het nat is. Ook is het aan de rechterkant erg onduidelijk of er nou een fietspad of voetpad ligt, mede door kleurgebruik van de bestrating.  Vanuit de spoorweg-overgang naar BW laan wordt je op een gegeven moment het fietspad opgestuurd. Vanuit daar kom je bij het stoplicht wat niet voor fietsers bedoeld is. Hoe nu naar het Dierenpark te gaan? Eigenlijk had je al 50 meter eerder de autoweg moeten volgen ipv op het fietspad te fietsen.  Ik zou deze punten direct meepakken.	Als gevolg van de aanleg van de gecombineerde fiets-/ voetganger / hulpdiensten tunnel is het niet meer mogelijk voor langzaam verkeer om het spoor gelijkvloers over te steken. De aansluiting op de bestaande fietspaden wordt hier uiteraard meegenomen zodat er een logische en veilige route ontstaat zodat het door u aangegeven knelpunt wordt opgelost. En ook de breedte van de fietspaden en de verharding wordt aangepast.
107	Als laatste is het fietspad tussen de Soesterweg aansluiting en de Dierentuin erg smal. Zeker met de vele fietsers en soms flinke aantallen mensen die met o.a. kinderwagens over het fietspad lopen (richting Dierentuin of er vandaan, zij parkeren gratis bij de sportvelden ipv betaald bij het Dierenpark).	Het nu voorliggende plan voorziet in de verbreding van dit fietspad. Vanaf de sportvelden
108	Goed dat dit aangepakt wordt. Regelmatig gezien dat auto's door rood rijden en zo de fietsers die bij het stoplicht oversteken net niet geschept worden omdat die opletten.	Dank u wel voor uw positieve reactie.
109	Oversteken te voet of met de fiets is best gevaarlijk, kinderen die oversteken en denken veilig de weg over te zijn houden geen rekening met het fietspad waar de wielrenner net op gang is. Een fiets en voetgangers tunnel (of brug) naar het bosbad vanuit de Soesterweg zou de veiligste optie zijn. Nadeel voor de auto's die uit de Soesterweg komen is dat je einde dag niet meer de BW laan op kan draaien, nu is men blij als er een voetganger of fietser op het knopje drukt. Beste is een fiets/voetganger/fauna tunnel, scheelt weer 2 tunnels;	De oversteek bij de Soestweg wordt veiliger gemaakt doordat er per rijstrook overgestoken kan worden. De aanleg van het verkeersplein zorgt voor een brede opstelplaats tussen de rijrichtingen in. Vanwege de beperkte ruimte is het inpassen van een fiets-/voetgangertunnel ter plaatse van de Soesterweg niet mogelijk.

110	Als je geld tekort komt, dan kan je deze skippen. Eigen verantwoordelijkheid. Opletten werkt ook.  Maar hebt je t budget, ook gewoon doen.	Vooralsnog past dit binnen het beschikbare budget
111	Het fietsstoplicht bij hockeyclub heeft nu geen opstelplek voor fietsers. Er is wel ruimte; maak dat met spoed mogelijk aan Silverein kant;	De huidige verkeerslichten bij de oversteekplaats zijn bedoeld voor voetgangers, niet voor fietsers. Het is ons bekend dat ook fietsers gebruik maken van de drukknoppen. De plannen voorzien in de aanleg van een verkeersplein met opstelgelegenheid voor fietsers voor de oversteek en tussen de rijrichtingen in. Daarmee is zowel voor fietsers als voetgangers een veilige oversteek gemaakt.
112	Een voorrangsplein klinkt heel goed. De situatie is nu onduidelijk, en niet echt in het voordeel van de fietsers en voetgangers. Misschien werkt een rotonde met fiets voorrang daar ook goed.  Wat ook zinvol is, is de afsluiting van de spoorwegovergang Soesterweg, en daar een fietstunnel te maken. Voor auto's is de Amsterdamscheweg een prima alternatief; Dit maakt de toegang tot Birkhoven (AVT, Bosbad e.d.) een stuk overzichtelijker;	Met de aanleg van het voorrangsplein wordt inderdaad een overzichtelijke en veilige situatie gemaakt. Het opheffen van de spoorwegovergang in de Soesterweg voor autoverkeer valt echter buiten de plannen. De impact hiervan is niet onderzocht.
113	En ieder geval een voetpad naar beide bushaltes of deze verleggen. Entree van bosbad hockey kan ook wat aandacht gebruiken;	De bushaltes worden meegenomen in het ontwerp. Als gevolg van de aanleg van het verkeersplein zal de entree naar het bosbad en sportpark Birkhoven worden aangepast, dit is in de nota van uitgangspunten opgenomen als ontwerp opgave 3
114	Dit lijkt mij iets wat al jaren de wens is van iedereen uit het Soesterkwartier. Het is belangrijk dat er een veilige oversteekplaats komt om vanuit de Soesterweg naar het bosbad en het dierenpark te fietsen. Ook voor de auto's is het soms verschrikkelijk om zo enorm lang te wachten totdat er eindelijk een plekje is om tussen de andere auto's in te komen. Nu steken de meeste fietsers over bij het verkeerslicht voor voetgangers, omdat de andere oversteek hartstikke gevaarlijk is. Deze kruising verdient het om een veilige en goede oversteekplaats te worden. Ook met de auto afslaan naar de Soesterweg is nu een hele uitdaging.  Persoonlijk denk ik dat het beter opgelost kan worden door een standaard kruispunt met verkeerslichten en voorsorteerstroken voor de auto's aan te leggen. Ik denk dat het bij een voorrangsplein nog een te grote uitdaging blijft om door de enorme verkeersstroom tussen het dierenpark en de Amsterdamscheweg in te komen of eruit te komen, of om met de fiets over te steken. Mijn suggestie zou een kruispunt zijn, maar duidelijk is dat er in ieder geval iets moet gebeuren.	Dank u wel voor uw positieve reactie. De aanleg van een verkeersplein zorgt voor een overzichtelijke en veilige situatie. In de onderzoeksfase van de Westelijke Ontsluiting is destijds ook een kruispunt met verkeerslichten op deze locatie onderzocht. De leedde echter tot een dermate groot ruimtebeslag, en daarmee een ingreep in het bos, dat daar niet voor gekozen is. Het nu voorliggende voorstel voorziet in een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers waarbij er per rijrichting overgestoken kan worden en waarbij er voldoende ruimte is in de middenberm voor fietsers en voetgangers om zich veilig op te stellen.
115	Het is heel goed dat er gekeken wordt naar een veiligere manier voor fietsers om over te steken van de Soesterweg naar het sportpark Birkhoven en andersom. Als je dan van het sportpark afkomt moet je eerst een klein stukje tegen de richting in fietsen om bij het stoplicht over te steken. Misschien is een fietstunnel een goede oplossing? Nu steken veel fietsers over bij het stoplicht. Daarbij is het ook fijn als de verlichting (Duurzaam, gaat aan bij gebruik) verbeterd wordt bij deze oversteek.	Dank u wel voor uw positieve reactie. Het fietspad langs de BW-laan aan de boszijde wordt verbreed zodat dit een tweerichtingen fietspad wordt. Dat betekent dat fietsers die naar de Amsterdamscheweg fietsen niet meer tegen de richting in hoeven te fietsen. Er zal naar de verlichting van het fietspad worden gekeken. Dat de verlichting alleen aangaat bij gebruik is ecologisch niet wenselijk. Dieren hebben meer last van verlichting die aan en uit gaat dan van verlichting die constant aan is. Het is echter wel denkbaar dat de verlichting na een bepaald tijdstip uitgaat. De verlichting wordt als aandachtspunt voor de uitwerking meegenomen. Een fietstunnel op deze plek is niet inpasbaar aan de zijde van de Soesterweg en zou daarnaast ook een grote ingreep in het bos aan de overzijde van de weg als gevolg hebben.
<b>twee richtingen fietspad BW- noord zijde boszijde</b>		
116	Een twee-richtingen fietspad aan beide zijden van de BW-laan vinden wij absoluut noodzakelijk. De huidige autoweg is al heel druk en dat zal in de toekomst "nog wat kunnen toenemen". Voor fietsers is de oversteek onveilig en onaangenaam en het aantal oversteken dient zo beperkt mogelijk te zijn. Aan beide zijden bevinden zich flinke fietsbestemmingen.  Ruimtegebrek speelt kennelijk een rol aan de woningzijde. Uitgaande van bromfietsen op de hoofdrijbaan geeft de CROW richtlijn 2022 een breedte van 2,30 – 3,80m afhankelijk van het aantal te verwachten fietsers. Wij vragen om een maximale inspanning voor ook een twee-richtingen fietspad aan de zijde van de woningen, ook ten behoeve van een sociaal veilige route in twee richtingen. Nu wordt al aan beide zijden op veel te smalle paden in twee richtingen gefietst. Een ontwerp voor één-richting zal slechts theoretische betekenis hebben en de onveilige situatie doen voortbestaan.  Wat betreft het fietspad aan de boszijde zijn wij voor variant c. Indien aan de overzijde de twee-richtingen sociaal veilige route wordt gerealiseerd, is er meer vrijheid voor meanderen en het sparen van bomen. Wij gaan ervan uit dat alle te verwijderen bomen ruim worden gecompenseerd. Dit voor een positieve natuurbalans met bovendien extra winst door meer fietsen.	Doordat de huidige gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer over het spoor wordt vervangen door een fiets-/ voetgangerstunnel, gecombineerd met de hulpdiensten, wordt het langzaam verkeer 'gestuurd' voor wat betreft de routing. Het ligt voor de hand dat de tunnel in de buitenzijde van de bocht bij het spoor komt te liggen, in het verlengde van het tweerichtingen fietspad vanuit de richting van het station zodat de fietsers automatisch op het tweerichtingen fietspad aan de boszijde uitkomen. Dat betekent dat meeste fietsers aan de boszijde zullen fietsen er er minder fietsers aan de woningzijde zullen fietsen. Alleen de fietsers die aan de woningzijde moeten zijn zullen daar fietsen, de fietsers kunnen op meerdere plekken oversteken. De keuze voor waar het fietspad in het bos komt te liggen wordt op basis van de resultaten van het ontwerpproces gemaakt, daar is nu geen uitsluitend over te geven. Vanwege ruimtegebrek is het inderdaad niet mogelijk om aan de woningzijde een tweerichtingen fietspad te maken, we realiseren ons dat de consequentie zal zijn dat hier nog tegen de richting in zal worden gefietst. Omdat de fietsintensiteit op dit fietspad zal afnemen achten wij dit acceptabel. Wel wordt dit fietspad naar een constante breedte gebracht.
117	Het Dierenpark is gericht op autobezoekers, en lijkt zelfs te vergeten dat hun bezoekers op het moment dat ze uit de auto stappen voetgangers worden of dat bezoekers per fiets komen, of dat er ook fietsers en voetgangers zijn die op de openbare weg langs het Dierenpark doorgaand verkeer zijn. Op drukke Dierenparkdagen zijn de autoverkeerregelaars van het Dierenpark exclusief gericht om de autobezoekers het parkeerterrein op te jagen, ten koste van het openbare verkeer van fietsers en voetgangers. De uitgang van het Dierenpark is op drukke dagen een constante dreiging en een constant gevaar voor fietsers en voetgangers.  De gemeente zou eens met de directie van het Dierenpark in gesprek kunnen gaan over dit soort kwesties. Wat kan het Dierenpark bijdragen aan de modal shift? Wil het Dierenpark zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen?  Het autoplein bij het Dierenpark is allang aan herinrichting toe. En dan nu ten koste van het autoverkeer, en ten gunste van fietsers en voetgangers. De verregaande facilitering van het autoverkeer heeft de ruimte voor fietsers en voetgangers veel te ver ingeperkt. Het autoplein in de bocht, bij de ingang van het Dierenpark, heeft al eens een dodelijk slachtoffer gekost. Wat te denken van een voorrangsplein op deze plek;	In de plannen van de Westelijke Ontsluiting was een verkeersplein op deze locatie voorzien. Ook in het nu voorliggende voorstel zal een ingreep bij de entree van het Dierenpark plaats vinden. De gecombineerde fiets-/ voetgangers en hulpdienstentunnel zal ergens ter hoogte van de entree van het Dierenpak uitkomen. Daar zal in het ontwerp naar gekeken worden, hoe dat vorgegeven gaat worden kan nu niet worden aangegeven.

118	Als het tweezijdige fietspad aan de boszijde moet komen kost dat veel groen om te realiseren. Aan de woningzijde is daar meer ruimte voor zonder dat het ten koste van het groen gaat. Fietspad aan boszijde afsluiten voor fietsers, het is een smal fietspad, maak er een voetpad van.	De ruimte is te beperkt om aan de woningzijde een tweerichtingen fietspad te maken. Daarnaast ligt voor de hand dat de tunnel in de buitenzijde van de bocht bij het spoor komt te liggen, in het verlengde van het tweerichtingen fietspad vanuit de richting van het station zodat de fietsers automatisch op het tweerichtingen fietspad aan de boszijde uitkomen
119	Waarom trekt u het vrijliggend tweerichtingenfietspad zijde Bos Birkhoven niet direct door naar het doorrijfietspad Utrecht Amersfoort. Dit kan over het parkeerterrein van het Dierenpark Amersfoort (wat u immers gaat herinrichten) en achter het parkeerterrein van de Kabouterhut. Doorgaand fietsverkeer komend vanaf de Amsterdamseweg kan dan rechtstreeks doorrijden richting Utrecht	De aansluiting van het doorfietsroute naar Utrecht vormt inderdaad een ontwerppoging voor de uitwerking van de fiets- / voetgangers en hulpdiensten onderdoorgang onder het spoor. Een aansluiting over het parkeerterrein van het Dierenpark ligt echter niet voor de hand. Een fietsroute over een parkeerterrein is geen gelukkige combinatie.
120	Minder autoasfalt nodig: ruimte voor fietsers  Het 1-richtingsfietspad aan de woningzijde BW-noord zal in 2 richtingen blijven worden gebruikt (kortste weg naar zuiden vanaf Korporaal Strikpad en 's avonds sociaal veiliger). Dus faciliteer dat 2-richtingengebruik door nu écht een keuze voor fietsers en voetgangers te maken: maak ruimte door de autoweg te versmallen passend bij de huidige maximale snelheid van 50 km/u (i.p.v. huidige wegbreedte ontworpen voor 80 km/u). Dan kan het fietspad aan de woningzijde voldoende breedte krijgen voor fietsers in 2 richtingen en hoeft er geen breed fietspad ten koste van het bos Birkhoven te komen. Fijn dat de gemeente ruim baan wil maken voor fietsers en voetgangers maar waarom zou dat (weer) ten koste moeten gaan van het groen als je auto-asfalt(breedte) over hebt? Denk aan de voetgangers  In de BW-laan Noord komt de voetganger er in de huidige situatie bekaaid vanaf (plaatselijk geen trottoir of zeer smal). In de nieuwe plannen komt de voetganger (of voorzieningen als een trottoir) in het geheel niet meer voor. Maak een fijn voetpad van en naar het Dierenpark en Sportpark Birkhoven. (Als er daarbij dan ook op cruciale plekken veilige oversteekplaatsen vanaf de woningzijde komen, kan een voetpad over de volle lengte aan die woningzijde misschien achterwege blijven).	Doordat de huidige gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer wordt vervangen door een fiets-/ voetgangerstunnel, gecombineerd met de hulpdiensten, wordt het langzaam verkeer 'gestuurd' voor wat betreft de routering. Het ligt voor de hand dat de tunnel in de buitenzijde van de bocht bij het spoor komt te liggen, in het verlengde van het tweerichtingen fietspad vanuit de richting van het station zodat de fietsers automatisch op het tweerichtingen fietspad aan de boszijde uitkomen. Dat betekent dat meeste fietsers aan de boszijde zullen fietsen er er minder fietsers aan de woningzijde zullen fietsen. De fietsers kunnen op meerdere plekken oversteken. Vanwege ruimtegebrek is het inderdaad niet mogelijk om aan de woningzijde een tweerichtingen fietspad te maken, we realiseren ons dat de consequentie zal zijn dat hier nog tegen de richting in zal worden gefietst. Omdat de fietsintensiteit op dit fietspad zal afnemen achten wij dit acceptabel. Wel wordt dit fietspad naar een constante breedte gebracht. In de plannen van de Westelijke Ontsluiting was voorzien om een wandelroute vanaf sportpark Birkhoven door het bos aan te geven naar het Dierenpark, dit betreft het gebruik van bestaande wandelpaden door het bos. Dit zal in de uitwerking van de plannen worden meegenomen.
121	Goed plan, want nu zij beide fietspaden smal en in het donker onveilig.	dank u wel voor uw positieve reactie
122	Ik ben erg blij met dit bericht want de situatie is nu voor mij en mijn dochter gevaarlijk omdat we nu 2 keer de BW laan moeten oversteken om naar sportpark Bokkeduinen te komen (wat tegen intuïtief is daarom heel graag aan de westkant van de weg en niet aan de huizenkant wat anderen hier suggereren) waarvan 1 gevaarlijke oversteek bij de voetgangersstoplicht (die automobilisten vaak over het hoofd zien). Dit nodigt uit om nu al aan de verkeerde kant van de weg te rijden. Mijn voorkeur gaat uit naar optie A (verbreding huidig fietspad). Dit omdat het de snelste route is (in tegenstelling tot optie B) en voor minder bomenkap zorgt dan optie C.  Ik heb nog 2 aanvullende verzoeken:  - mag er een veilige fietsoversteek over de BW-laan komen vanaf Fit Academy. Als we van dat sportpark afkomen en richting het dierenpark willen rijden moeten we of illegaal aan de oostkant tegen het verkeer inrijden; of wel oversteken naar de westkant maar een stukje door de berm rijden, of een stuk terug rijden en bij het voetgangersstoplicht oversteken.  - mag er een fietspad komen vanaf de BW laan naar sportpark Birkhoven. Nu moet je als fietser of over de stoep of gevaarlijk de auto straat oversteken om op de auto straat verder naar het sportpark te rijden. Kleine kinderen fietsend tussen de auto's door is erg gevaarlijk en het voelt vreemd dat fietsen naar een sportpark niet gefaciliteerd wordt.	Dank u wel voor uw positieve reactie. In de nadere uitwerking zal een keuze voor één van de opties worden gemaakt, het zoveel mogelijk voorkomen van bomenkap zal één van de afwegingscriteria zijn. In de huidige plannen is niet voorzien in een fietsoversteek in het verlengde van het Korporaal Strikpad. Het aanbrengen van een veilige oversteek hier zal het tegen de richting fietsen verminderen. Het aanleggen van een veilige oversteek in de buurt van het Korporaal Strikpad en het Midland Parc (ongeveer halverwege de BW-laan) is onderdeel van de uitwerking van dit deelproject, dit is opgenomen als ontwerppoging 4 in de nota van uitgangspunten. Wij hebben ook geconstateerd dat voor de fietsers een verbetering wenselijk is langs de verbindingsweg vanaf de BW-laan naar het sportpark Bokkeduinen, ook dit zal worden meegenomen. Dit is opgenomen als ontwerppoging 3.
123	Mijn idee: Maak een tweerichtingen fietspad aan de huizenzijde, vervang het huidige meanderende fietspad aan de boszijde door een voetpad, en leg een nieuw tweerichtingen (schelpen)fietspad aan vanaf de hockey/het Bosbad over het bestaande brede pad van het Utrechts Landschap.  Deze oplossing voorkomt het huidige spookverkeer, voorkomt de 'onvermijdelijke' bomenkap aan de boszijde en zorgt voor een nieuwe aantrekkelijke directe fietsroute tussen het Bosbad/de hockey en het fietspad langs het Dierenpark en de snelfietsroute Soest-Amersfoort.	Doordat de huidige gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer wordt vervangen door een fiets-/ voetgangerstunnel, gecombineerd met de hulpdiensten, wordt het langzaam verkeer 'gestuurd' voor wat betreft de routering. Het ligt voor de hand dat de tunnel in de buitenzijde van de bocht bij het spoor komt te liggen, in het verlengde van het tweerichtingen fietspad vanuit de richting van het station zodat de fietsers automatisch op het tweerichtingen fietspad aan de boszijde uitkomen. Dat betekent dat meeste fietsers aan de boszijde zullen fietsen er er minder fietsers aan de woningzijde zullen fietsen. De fietsers kunnen op meerdere plekken oversteken. Vanwege ruimtegebrek is het niet mogelijk om aan de woningzijde een tweerichtingen fietspad te maken, we realiseren ons dat de consequentie zal zijn dat hier nog tegen de richting in zal worden gefietst. Omdat de fietsintensiteit op dit fietspad zal afnemen achten wij dit acceptabel. Wel wordt dit fietspad naar een constante breedte gebracht.
124	Graag ook een oversteekplaats ter hoogte van het vakantiepark. Daar komen en gaan nu veel mensen het bos in en uit die oversteken. Door de drukte kan dat vaak niet in 1x en staan ze halverwege de weg !	Het aanleggen van een veilige oversteek in de buurt van het Korporaal Strikpad en het Midland Parc (ongeveer halverwege de BW-laan) is onderdeel van de uitwerking van dit deelproject, dit is opgenomen als ontwerppoging 4 in de nota van uitgangspunten.

125	<p>Het zou fijner zijn om een twee weg fietspad aan de woonzone te maken. Zodat ook op winterdagen de jonge meiden in t zicht zijn.</p> <p>een wandelpad/voetgangerspad kan dan aan de boszijde.</p> <p>zodat bezoekers naar de diertuin (die daar op drukke dagen nu op t fietspad lopen) ook veilig kunnen lopen. tevens is t een stuk mooier om daar te lopen dan aan de woonzone.</p> <p>ook scheelt t weer bomenkap, gezien de vele bomen die al onnodig gekapt zijn lijkt t mij niet verstandig om nogmaals bomen te kappen voor een tweewegkabel fietspad.</p> <p>Liever bomen sparen! En veiligheid voor de fietsers aan door ze te laten fietsen aan de woonzijde.</p>	<p>Doordat de huidige gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer wordt vervangen door een fiets-/ voetgangerstunnel, gecombineerd met de hulpdiensten, wordt het langzaam verkeer 'gestuurd' voor wat betreft de routing. Het ligt voor de hand dat de tunnel in de buitenzijde van de bocht bij het spoor komt te liggen, in het verlengde van het tweerichtingen fietspad vanuit de richting van het station zodat de fietsers automatisch op het tweerichtingen fietspad aan de boszijde uitkomen. Dat betekent dat meeste fietsers aan de boszijde zullen fietsen er er minder fietsers aan de woningzijde zullen fietsen. De fietsers kunnen op meerdere plekken oversteken. Vanwege ruimtegebrek is het niet mogelijk om aan de woningzijde een tweerichtingen fietspad te maken, we realiseren ons dat de consequentie zal zijn dat hier nog tegen de richting in zal worden gefietst. Omdat de fietsintensiteit op dit fietspad zal afnemen achten wij dit acceptabel. Wel wordt dit fietspad naar een constante breedte gebracht.</p>
126	Goede verbetering, doen!	dank u wel voor uw positieve reactie
127	<p>Fietspaden moeten veilig zijn! Dat is wat we willen bereiken. Waarom fietst nu de helft op verkeerde richting op paden? Twee keer moeten oversteken. Fietsstoplicht dat in spits heel erg lang duurt (kan ook op korte termijn anders worden ingesteld).</p> <p>Er wordt nu geteld met lussen, maar bij de spoorovergang aan Boskant is nu de lus zo gelegd dat de opstelplek voor fietsers deels naast de lussen ligt (lussen tot stoeptegels maar fietsers stellen breder op). Je mist dus een deel in je telling. Ook moeten er lussen bij het stoplichtje komen. Dit stoplicht is officieel denk ik voor voetgangers nu en niet voor fietsers, zoals wel in het document Bijlage 1 Fiets Veilig Westzijde A'foort staat.</p> <p>Oplossing; fietspad twee richtingenverkeer, echter maar aan 1 zijde aangelegd. Je moet dus goede richting op fietsen. Dan moet het wel heel breed worden!</p> <p>Je kan autoweg opschuiven en laten meanderen en fietspaden juist recht trekken. Fietsers wil snel.</p> <p>Nu nog geen boom gekapt tbv fietser. Wel tbv kabels en leidingen. Fietspaden afgelopen 2 jaar onveilig geworden ipv veiliger. Door sneeuwschuiver/strooiwagen is deze winter ook het fietspad aan boszijde nog gevaarlijker; dikke randen asfalt afgebrokkeld en diepe sporen naast fietspad. Ook blijven dode bomen half staan waardoor zicht slecht blijft op tegenovergesteld verkeer. Ook doet nog niet alle verlichting het langs fietspad en weg. Ook na tig meldingen niet. Er wordt verwezen naar omvormers die bij Stedin in onderhoud zouden zijn. Zet de fietser centraal.</p> <p>Het fietsstoplicht bij hockeyclub heeft geen opstelplek voor fietsers. Er is wel ruimte; maak dat met spoed mogelijk aan Silverein kant.</p> <p>Nu slecht onderhouden (zelfs na tig meldingen) stoeptegel fietspad aan woningzijde van spoor tot bebouwing; aanpassen!</p>	<p>Het uitgangspunt is inderdaad dat er veilige fietsvoorzieningen komen. Er zijn inmiddels aanvullende fietstellingen gehouden. Het is correct dat de verkeerslichten bij de Soesterweg bedoeld zijn voor voetgangers en niet voor fietsers. Fietsers maken hier echter wel gebruik van door ook op de drukknop te drukken. De insteek is om zo min mogelijk aanpassingen aan de weg uit te voeren zodat het laten meanderen van de weg geen optie is. Bovendien zou dat betekenen dat er ruimte gecreëerd moet worden wat, gezien de ligging, ten koste van bomen zou gaan. De oversteek bij de hockey met de drukknop voor voetgangers komt te vervallen als gevolg van de aanleg van het voorrangsplein, het voorrangsplein zorgt er voor dat voetgangers en fietsers veilig kunnen oversteken. Op dit moment wordt uitgegaan van een ontwerpbreedte van 4,0 m voor het fietspad in het bos. Het fietspad aan de woningzijde wordt naar een constante breedte gebracht.</p>
128	<p>Een vrijliggend dubbelzijdig fietspad is een verbetering. Deze zal dan inderdaad verbreedt moeten worden aangezien een breedte van 2,00 niet voldoende is voor dubbelzijdig fietsverkeer. Wel lijkt het mij cruciaal dat er veilig kan worden overgestoken. een voorangsplein nabij de soesterweg is een mooie oplossing. maar aan de kant van de spoorwegovergang is nog geen veilige overzichtelijke oversteek. Daar komt namelijk ook nog eens veel fietsverkeer uit het Monnikenboschpad. Op dit moment staat er trouwens ook een bord dubbelzijdig fietspad bij de diertuin richting birkstraat. deze is verwarrend..</p>	<p>Als ontwerpbreedte voor het tweerichtingen fietspad in het bos wordt op dit moment uitgegaan van een breedte van 4,0 m. Als gevolg van de aanleg van de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers (en hulpdiensten) wordt de situatie bij het spoor anders, het spoor kan niet meer gelijkvloers door de fietsers en voetgangers worden overgestoken, zij moeten gebruik maken van de onderdoorgang. De aansluiting naar het Monnikenboschpad wordt in de uitwerking meegenomen. Tevens zullen de oversteken voor fietsers en voetgangers over de BW-laan met een tussenberm worden vormgegeven zodat er veilig overgestoken kan worden.</p>
129	Als aan de boszijde een tweezijdig fiespad komt, hoeft aan de woningzijde niets gedaan te worden.	Het fietspad aan de woningzijde heeft een wisselende breedte wat oncomfortabel en als hinderlijk ervaren wordt. Daarom wordt dit fietspad naar een constante breedte aangepast.
130	<p>Prima om het fietspad te verbreden.</p> <p>Dit zal helaas wel wat bomen kosten. Hoewel compenseren de schade niet helemaal kan vergoeden, is kan het planten van bomen rond de Stichtse Ronde wat bieden.</p>	Dank u wel voor uw positieve reactie. In de Melksteeg is compensatie voor de Westelijke ontsluiting voorzien. Ook de bomen die voorzien waren om te kappen voor de verbreding van het fietspad zijn hier gecompenseerd.
131	<p>Het lijkt mij een goed plan om hier een tweerichtingsfietspad aan te leggen. Dit wordt nu ook al door veel mensen (voornamelijk jongeren die richting de hockey fietsen) zo gebruikt. Zo wordt het ook veiliger en makkelijker om bij het dierenpark te komen vanaf de zuidkant.</p> <p>Ik denk dat het wel belangrijk is om met het fietspad aan de andere zijde van de weg te kijken in hoeverre deze aangepast moet worden. Het lijkt mij belangrijk om deze te behouden vanwege de verbinding met sportpark Bokkeduinen, de Soesterweg, het AZC en de scoutingvereniging. Eventueel zou het een goede oplossing zijn om ook van deze een tweerichtingsfietspad te maken, voornamelijk het deel tussen de Soesterweg en de spoorwegovergang bij de Kabouterhut. Als oversteekplaatsen kunnen die bij de spoorwegovergang en het dierenpark behouden blijven. Met als toevoeging het verkeersplein bij de kruising met de Soesterweg.</p>	Dank u wel voor uw positieve reactie. Omdat de weg niet aangepast wordt is er onvoldoende breedte beschikbaar aan de woningzijde van de BW-laan om het fietspad hier naar een tweerichtingen fietspad te verbreden. Wel is het voorstel om dit fietspad naar een constante breedte te brengen, de breedte is nu niet constant. De doorgaande fietsroute is echter via de andere zijde in het bos, daar zullen de meeste fietsers rijden.
132	Een tweerichtingfietspad maakt het veiliger om met de fiets en kinderen naar de diertuin, het bos of naar het sportpark te gaan. Je hoeft dan niet meer de drukke weg over te steken. Daarbij is het ook als het gedeelte naar het Monnikenboschpad ook tweerichting wordt. Goede duurzame (gaat uit of brand minder fel bij geen gebruik) verlichting is ook fijn bij dit fietspad.	dank u wel voor uw positieve reactie. De aansluiting naar het Monnikenboschpad wordt ook naar een voldoende breedte gebracht om tweerichtingen fietsverkeer veilig te kunnen faciliteren. Voor de verlichting in het bos wordt uitgegaan van vleermuisvriendelijke verlichting. Verlichting die aan gaat bij naderende fietsers en vervolgens weer uit zorgt voor meer verstoring voor dieren dan constant brandende verlichting. Wel wordt onderzocht vanaf welk tijdstip in de avond de verlichting uitgezet kan worden.
133	Goed om het fietspad te verbreden.	dank u wel voor uw positieve reactie.