

## Raadsvoorstel



Van Burgemeester en wethouders

Portefeuillehouder(s) Janssen  
Buijtelaar

Aan Gemeenteraad

B&W- 27 oktober 2020  
vergadering  
De Ronde -

Agenda Het Besluit 10 november 2020  
Vastgesteld besluit 10 november 2020

### Titel

Verklaring van geen bedenkingen Fietsroute Kattenbroek - Gangboord\_De Kreek

### Beslispunten

De raad besluit:

1. In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen en de zienswijzennota vast te stellen;
2. Een verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herinrichting van een deel van de openbare ruimte van het Gangboord en De Kreek ten behoeve van de aanleg van een fietspad en voetpad;
3. Voor dit plan geen exploitatieplan op te stellen.

### Aanleiding

De gemeente Amersfoort bereidt plannen voor om de inrichting van de openbare ruimte van een deel van het Gangboord en De Kreek te wijzigen om daarmee een fietsroute te kunnen realiseren. Deze fietsroute is onderdeel van de fietsverbindingen tussen Amersfoort-Noord en de rest van de stad en sluit aan op het hoofdfietsnetwerk.

### Historie

Voor het verbeteren van deze fietsverbindingen heeft uw raad inmiddels enkele besluiten genomen en zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd.

- op 15 september 2015 ([besluitnr. 4990954](#)) zijn vanuit het programma 'Beter Benutten Vervolg' de maatregelen ten behoeve van de fietsverbindingen vastgesteld.
- 10 mei 2016 is het 'Fietsplan Amersfoort Fietst' ([besluitnr. 5202325](#)) vastgesteld waarin is aangegeven dat een goed stedelijk hoofdfietsnetwerk onderdeel uitmaakt van maatregelen om fietsen aantrekkelijker te maken. In het Fietsplan is een hoofdfietsroute als indicatief tracé door Kattenbroek aangegeven.
- Op 13 februari 2018 heeft uw raad besloten ([besluitnr. 5673220](#)) de fietsverbinding tussen Calveen en Het Masker te beschouwen als hoofdfietsroute zoals vastgelegd in het Fietsplan en hiervoor maatregelen te nemen die bijdragen aan vindbaarheid, comfort, directheid en veiligheid. Deze maatregelen bestaan onder andere uit de aanleg van een nieuw fietspad tussen Gangboord en de Kreek.
- Op 26 juni 2018 zijn drie varianten voor de fietsroute door Kattenbroek voorgelegd aan omwonenden. Er was bij de omwonenden geen duidelijke voorkeur voor een variant. Daarom is de variant gekozen die vanuit verkeerskundig oogpunt de meest veilige is en die daarnaast ruimtelijk het beste inpasbaar is, uitgewerkt in de omgevingsvergunning.
- Daarna zijn er nog diverse overleggen geweest met omwonenden over inpassing en uitvoering van de fietsroute.

- Omdat de aanvraag omgevingsvergunning niet past binnen de regels van het geldende bestemmingsplan moesten onderzoeken en berekeningen, onder andere een stikstofberekening, worden uitgevoerd voordat de procedure kon worden gestart.
- Op 27 november 2019 is de aanvraag omgevingsvergunning ingediend.
- De raad heeft vervolgens op 21 april 2020 een ontwerp verklaring van geen bedenkingen afgegeven. Daarna hebben de ontwerp omgevingsvergunning (met de ruimtelijke onderbouwing) en de ontwerp verklaring van geen bedenkingen van 30 april t/m 10 juni 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn 8 zienswijzen ingediend bij het college van burgemeester en wethouders.
- De zienswijzen zijn beoordeeld en betrokken bij het nu voorliggende besluit. Onze conclusie is dat het besluit aan alle wettelijke vereisten voldoet. De zienswijzen leiden niet tot een - inhoudelijk - ander besluit. Wel wordt voorgesteld om het hoogteverschil tussen het fietspad en voetpad aan te passen en om in de omgevingsvergunning, ter verduidelijking, een verwijzing op te nemen naar het verkeersbesluit voor dit fietspad en naar de ruimtelijke onderbouwing.
- Op 29 september 2020 stond de verklaring van geen bedenkingen Fietsroute Kattenbroek - Gangboord\_De Kreek op de agenda van Het Besluit. DENK heeft over dit agendapunt een motie ingediend (die niet in stemming is gebracht) op basis waarvan wethouder Buijtelaar het besluit heeft teruggetrokken en waardoor besluitvorming is doorgeschoven naar de vergadering in november 2020.  
De motie gaat over speedpedelecs die vanwege een eerder genomen, en inmiddels onherroepelijk, verkeersbesluit zijn toegestaan op het nieuw aan te leggen fietspad langs het Gangboord. Met de motie wordt het college verzocht het verkeersbesluit zodanig aan te passen dat ook de speedpedelecs worden geweerd van de fietsroute Kattenbroek - Gangboord\_De Kreek.
- Op 7 oktober is uw raad met een collegebericht geïnformeerd over een gemeente breed onderzoek naar de positie van snor/bromfietsen en speedpedelecs in relatie tot de verklaring van geen bedenkingen voor de Fietsroute Kattenbroek - Gangboord\_De Kreek.

### **Inhoud omgevingsvergunning**

De voorliggende omgevingsvergunning maakt de herinrichting mogelijk van het openbaar gebied van een deel van het Gangboord en De Kreek en bestaat onder andere uit de aanleg van een fietspad en een voetpad, waarvoor 15 taxussen moeten worden verplant. De herinrichting is gedeeltelijk niet mogelijk binnen de regels van het geldende 'Chw bestemmingsplan Amersfoort Zuid en Kattenbroek'. In dat plan loopt het fietspad voor een deel door de bestemming groen. Binnen die bestemming is een recreatief fietspad toegestaan. Dit fietspad is echter onderdeel van een doorgaande fietsverbinding en daarmee is hier geen sprake van een recreatief fietspad. Om de route volledig te kunnen realiseren moet daarom een planologische procedure worden doorlopen, in dit geval een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan.



Tekening voor de aanpassing van de openbare ruimte ten behoeve van de aanleg van het fietspad, het verplaatsen van het voetpad en het verplanten van de taxussen

Om het nieuwe deel van het fietspad, het deel dat wordt aangelegd ter plaatse van het huidige voetpad, in gebruik te kunnen nemen als fietspad is hiervoor op 21 januari 2020 al een [verkeersbesluit](#) genomen. Daarin is aangegeven dat op het nieuwe deel van het fietspad, tussen het Gangboord en De Kreek, alleen fietsen, elektrische snorfietzen en speed pedelecs zijn toegestaan. Dit is geregeld door dit pad aan te wijzen als onverplicht fietspad, waarbij speed pedelecs worden toegestaan. Bromfietsen en snorfietzen met een verbrandingsmotor mogen het pad dus niet gebruiken. Voor deze categorie geldt dat zij gebruik moeten maken van de rijbaan van het Gangboord om naar De Kreek te rijden, of al op een ander punt in hun route moeten beslissen om het Gangboord te vermijden.



### *Motie over verkeersbesluit*

Naar aanleiding van de motie ([2020-106M](#)) van DENK (die overigens niet in stemming is gebracht omdat het besluit is teruggetrokken en opnieuw wordt aangeboden in de vergadering in november 2020) stellen wij voor om het toestaan van speedpedelecs op dit fietspad terug te draaien middels een nieuw verkeersbesluit. De onderbouwing hiervoor is dat momenteel een gemeente breed onderzoek loopt naar de positie van snor-/bromfietsen en speedpedelecs in de stad. Dit onderzoek liep nog niet op het moment dat het verkeersbesluit voor dit fietspad is genomen. Het verkeersbesluit dat is vastgesteld voor dit fietspad heeft als doel geluid en stankoverlast voorkomen. De argumentatie dat speedpedelecs geen geluid- en stankoverlast produceren en dus toegestaan kunnen worden past daar in. Het effect op de verkeersveiligheid en de afwijking van staand beleid zijn echter niet expliciet beschouwd. Het verkeersbesluit is weliswaar onherroepelijk, maar in de wetenschap dat de afweging onvolledig is kiezen we er nu voor om een gewijzigd verkeersbesluit voor het nieuwe fietspad langs het Gangboord in procedure te brengen waarmee speedpedelecs worden geweerd. Het al dan niet toestaan van speedpedelecs op dit fietspad wordt dan op een later moment besloten, wanneer het is ingebed in een stadsbrede aanpak.

Het nieuwe verkeersbesluit wordt zo snel mogelijk in procedure gebracht zodat het fietspad na realisatie gebruikt kan worden overeenkomstig dit nieuwe verkeersbesluit.

### **Beoogd effect**

Met de verklaring van geen bedenkingen geeft uw raad aan geen bedenkingen te hebben tegen het plan. Nadat het plan de hele procedure heeft doorlopen kan het deel van de openbare ruimte bij het Gangboord en De Kreek worden heringericht. Deze herinrichting bestaat onder andere uit het verplanten van de taxussen en het aanleggen van het fietspad en voetpad. Daarmee wordt de verbinding voor fietsers vanuit Amersfoort Noord naar de rest van de stad verbeterd.

### **Argumenten**

#### *1.1 Voorliggend plan is een uitwerking van een eerder genomen besluit over de fietsroute*

Op 13 februari 2018 heeft uw raad besloten ([besluitnr. 5673220](#)) de fietsverbinding tussen Calveen en Het Masker te beschouwen als hoofdfietsroute zoals vastgelegd in het Fietsplan en hiervoor maatregelen te nemen die bijdragen aan vindbaarheid, comfort, directheid en veiligheid. Deze maatregelen bestaan onder andere uit de aanleg van een nieuw fietspad tussen Gangboord en de Kreek. Het voorliggende plan is een uitwerking van dat besluit.

#### *1.2. Het project voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening*

Om aan te tonen dat er sprake is van een haalbaar plan, is bijgevoegde ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In deze ruimtelijke onderbouwing komen de ruimtelijk relevante onderwerpen aan de orde. Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat er geen belemmeringen zijn om dit project uit te voeren.

#### *1.3. Geen stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden*

Om de depositie van stikstof op de relevante natuurgebieden als gevolg van het plan te bepalen, is een stikstofdepositie berekening uitgevoerd (bijlage 2 bij de ruimtelijke onderbouwing). Doordat het project enkel de aanleg van meer fietsgelegenheid betreft (brommers en scooters met een verbrandingsmotor zijn niet toegestaan op het nieuwe deel van het fietspad) leidt dit niet tot een toename in stikstofdepositie. De gebruiksfase is daarom niet met de Aerius Calculator berekend. De uitvoering van het project is wel met behulp van de Aerius Calculator berekend. Tijdens de uitvoering, die ca. 4 weken bedraagt, wordt ca. 19,6kg NOx uitgestoten. Voor NH<sub>3</sub> zijn geen significante waarden geconstateerd. In natura-2000 gebieden is geen toename van de stikstofdepositie geconstateerd. Voor de uitvoering van het project is daarom geen vergunnings- of meldplicht vereist.

#### *1.4. De raad is bevoegd om te besluiten over het verlenen van de verklaring van geen bedenkingen*

Op grond van artikel 6.5 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is voor een Wabo-projectbesluit een voorafgaande verklaring van geen bedenkingen van de raad vereist. Op basis van uw raadsbesluit van 26 maart 2019 (Intrekken van het raadsbesluit tot overdracht van bevoegdheden van de raad aan het college op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening) is uw raad bevoegd te besluiten een verklaring van geen bedenkingen af te geven.

#### **Kantttekeningen**

##### *1.1. Over het ontwerpbesluit zijn 8 zienswijzen ingediend.*

Er zijn 8 zienswijzen ingediend over het ontwerpbesluit. Een aantal omwonenden geeft daarmee aan zich niet te kunnen vinden in het voorgestelde plan. De zienswijzen leiden niet tot een inhoudelijk ander besluit. Wel wordt naar aanleiding van de zienswijzen voorgesteld om het hoogteverschil tussen het fietspad en voetpad aan te passen (te verkleinen) en om in de omgevingsvergunning, ter verduidelijking, een verwijzing op te nemen naar de ruimtelijke onderbouwing.

#### **Duurzaamheid**

Vanuit doelstellingen op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid willen we fietsen aantrekkelijker maken, waarbij we veiligheid niet uit het oog verliezen. Fietsen is een milieuvriendelijke manier van verplaatsen. Door het verbeteren van de fietsverbinding wordt de veiligheid en herkenbaarheid vergroot en maken we fietsen aantrekkelijk. Dit draagt bij aan onze doelstelling op het gebied van CO<sup>2</sup> reductie.

#### **Financiën**

De kosten voor dit project worden gedekt uit budget van 'Beter Benutten Vervolg' en het 'Uitvoeringsprogramma Fietsplan 2017-2020' (programma 1.4 mobiliteit). Zie hiervoor de genoemde raadsvoorstellen onder 'Aanleiding'. Hiermee is dit project financieel en economisch uitvoerbaar. Ook als het project onverhoopt vertraagt.

#### **Risicoparagraaf**

De omwonenden zijn verschillende keren geïnformeerd over de aanleg van de fietsroute. Een aantal omwonenden kan zich goed vinden in de aanleg van de fietsroute op deze plek maar er zijn ook omwonenden die zich hier niet in kunnen vinden. Daardoor is er een risico dat er tegen de omgevingsvergunning beroep wordt ingesteld. Dit levert mogelijk vertraging op in de uitvoering van het project.

#### **Communicatieboodschap**

De gemeente Amersfoort bereidt plannen voor om de inrichting van de openbare ruimte van een deel van het Gangboord en De Kreek te wijzigen om daarmee een fietsroute te kunnen realiseren. Deze fietsroute is onderdeel van de fietsverbindingen tussen Amersfoort-Noord en de rest van de stad en sluit aan op het hoofdfietsnetwerk. Door het verbeteren van de fietsverbinding wordt de veiligheid en herkenbaarheid vergroot en maken we fietsen aantrekkelijk. Dit kan bijdragen aan onze doelstelling op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie.

Op 21 april 2020 heeft de gemeenteraad een ontwerp verklaring van geen bedenkingen afgegeven voor het aanleggen van de fietsroute met bijbehorend voetpad en het verplanten van 15 taxussen, langs het Gangboord en De Kreek. De locatie ligt in het 'Chw bestemmingsplan Amersfoort Zuid en Kattenbroek'. De gronden hebben de bestemming 'Verkeer-Verblijf' en 'Groen-Stadsgroen'. Het deel van het fietspad dat door de bestemming 'Groen-Stadsgroen' loopt is niet in overeenstemming met de bijbehorende regels. Voor het verlenen van de omgevingsvergunning is daarom een Wabo projectbesluit vereist. In de bij het voorliggende besluit behorende ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat de omgevingsvergunning voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

### Communicatie: samenwerking en starten voor de start

Sinds mei 2016 zijn meerdere bewonersavonden georganiseerd over de plannen. Ook is door de gemeenteraad in verschillende vergaderingen gesproken over het project.

Op 13 februari 2018 heeft de raad besloten de fietsverbinding tussen Calveen en Het Masker te beschouwen als hoofdfietsroute zoals vastgelegd in het Fietsplan en hiervoor maatregelen te nemen die bijdragen aan vindbaarheid, comfort, directheid en veiligheid. Deze maatregelen bestaan onder andere uit de aanleg van een nieuw fietspad tussen het Gangboord en de Kreek volgens een van de drie voorgestelde varianten.

Op 26 juni 2018 zijn drie varianten voor de fietsroute langs het Gangboord voorgelegd aan omwonenden. Omdat er bij omwonenden geen duidelijke voorkeur was voor één van de varianten heeft de gemeente gekozen voor de variant die het meest verkeersveilig en ruimtelijk het best inpasbaar is. Deze variant is uitgewerkt in de omgevingsvergunning. Bij de aanleg van het fietspad en voetpad en het verplanten van de taxussen zijn geen belangen van andere gemeenten, waterschappen, de provincie en het Rijk in het geding. Het overleg met hen is hierom achterwege gelaten.

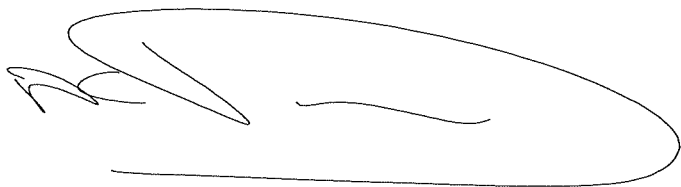
### Vervolgstappen

Het besluit om de omgevingsvergunning met afwijking van het bestemmingsplan te verlenen, wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Degenen die eerder een zienswijze hebben ingediend over het ontwerpbesluit en belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijze geen zienswijze kenbaar hebben kunnen maken, hebben de mogelijkheid om in beroep te gaan bij de rechtbank Midden Nederland. Tegen wijzigingen in het besluit kan iedereen in beroep gaan. Het besluit treedt in werking op de eerste dag na de beroepstermijn, tenzij bij de rechtbank een verzoek is ingediend om een voorlopige voorziening te treffen.

Burgemeester en wethouders van Amersfoort,

de secretaris

de burgemeester



---

### Bijlage(n):

- Het ontwerp van de ruimtelijke onderbouwing Fietsroute Kattenbroek - Gangboord\_De Kreek is digitaal in te zien via [www.amersfoort.nl/bestemmingsplannen](http://www.amersfoort.nl/bestemmingsplannen) of via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) (het identificatienummer is NL.IMRO.0307.OV00053-0201).
- Zienswijzennota Fietsroute Kattenbroek - Gangboord\_De Kreek



## RAADSBESLUIT

Zaaknummer 1350621

De raad van de gemeente Amersfoort;

op basis van het voorstel van burgemeester en wethouders van 27 oktober 2020, afdeling Stad en Ontwikkeling;

### b e s l u i t:

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen en de zienswijzennota vast te stellen;
2. een verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herinrichting van een deel van de openbare ruimte van het Gangboord en De Kreek ten behoeve van de aanleg van een fietspad en voetpad;
3. voor dit plan geen exploitatieplan op te stellen.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 10 november 2020

de griffier

de voorzitter



## Zienswijzennota

Omgevingsvergunning Fietsroute Kattenbroek - Gangboord\_De Kreek

## **Zienswijzennota**

Omgevingsvergunning  
Fietsroute Kattenbroek - Gangboord\_De Kreek

## INHOUD

|    |                                                                       |    |
|----|-----------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | INLEIDING                                                             | 4  |
|    | <i>1.1. Status zienswijzennota</i>                                    | 4  |
|    | <i>1.2. Procedure omgevingsvergunning</i>                             | 4  |
|    | <i>1.3. Ingekomen zienswijzen</i>                                     | 4  |
| 2. | ZIENSWIJZEN: ONTVANKELIJKHEID, SAMENVATTING, BEOORDELING EN CONCLUSIE | 5  |
|    | <i>2.1 Zienswijze reclamant 1</i>                                     | 5  |
|    | <i>2.2 Zienswijze reclamant 2</i>                                     | 6  |
|    | <i>2.3 Zienswijze reclamant 3</i>                                     | 9  |
|    | <i>2.4 Zienswijze reclamant 4</i>                                     | 16 |
|    | <i>2.5 Zienswijze reclamant 5</i>                                     | 17 |
|    | <i>2.6 Zienswijze reclamant 6</i>                                     | 25 |
|    | <i>2.7 Zienswijze reclamant 7</i>                                     | 27 |
|    | <i>2.8 Zienswijze reclamant 8</i>                                     | 28 |
| 3. | CONCLUSIE                                                             | 35 |
|    | <i>3.1 Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen</i>               | 35 |
|    | <i>3.2 Ambtshalve aanpassingen</i>                                    | 35 |

# **1. Inleiding**

## **1.1. Status zienswijzennota**

De zienswijzennota behoort bij het besluit over de omgevingsvergunning 'Fietsroute Kattenbroek – Gangboord\_De Kreek'. De zienswijzennota bestaat uit twee hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat een overzicht van de ingekomen zienswijzen en de verdere procedure van het besluit. In hoofdstuk 2 is per zienswijze aangegeven of deze ontvankelijk is en of de zienswijze aanleiding is tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

## **1.2. Procedure omgevingsvergunning**

### Zienswijzenronde

Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning 'Fietsroute Kattenbroek – Gangboord\_De Kreek' heeft, met bijbehorende documenten, na publicatie in de Stad Amersfoort en de Staatscourant met ingang van 30 april t/m 10 juni 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn 8 zienswijzen ingediend bij het college van burgemeester en wethouders.

### Vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders neemt een besluit over de omgevingsvergunning en weegt hierbij de ontvangen zienswijzen mee, die in de zienswijzennota zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Vervolgens neemt de raad een besluit over de verklaring van geen bedenkingen over dit project.

### Beroep

Het besluit van burgemeester en wethouders om de omgevingsvergunning met afwijking te verlenen, wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode bestaat de mogelijkheid om een beroep schrift in te dienen bij de rechtbank Midden Nederland. Deze mogelijkheid staat open voor degenen die een (ontvankelijke) zienswijze hebben ingediend over het ontwerpbesluit en voor belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijze geen zienswijze kenbaar hebben kunnen maken.

Het besluit treedt in werking op de eerste dag na de beroepstermijn, tenzij bij de rechtbank een verzoek is ingediend om een voorlopige voorziening te treffen.

## **1.3. Ingekomen zienswijzen**

### *Schriftelijke zienswijzen*

1. Reclamant 1 (ontvangen 3 mei 2020)
2. Reclamant 2 (ontvangen 8 juni 2020)
3. Reclamant 3 (ontvangen 9 juni 2020)
4. Reclamant 4 (ontvangen 9 juni 2020)
5. Reclamant 5 (ontvangen 9 juni 2020)
6. Reclamant 6 (ontvangen 9 juni 2020)
7. Reclamant 7 (ontvangen 10 juni 2020)
8. Reclamant 8 (ontvangen 10 juni 2020)

### *Mondelinge zienswijzen*

Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend.

## 2. Zienswijzen: ontvankelijkheid, samenvatting, beoordeling en conclusie

In dit hoofdstuk worden de zienswijzen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. In de conclusie is aangegeven of, en zo ja hoe, wijzigingen in het besluit worden doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze.

### Algemeen

De huidige fietsroute door Kattenbroek wordt aangepakt als onderdeel van het nationale programma 'Beter Benutten Vervolg'. Doel van dit programma is om de bereikbaarheid van de drukste regio's in Nederland te verbeteren, bijvoorbeeld door automobilisten te stimuleren de fiets te pakken. Met dit doel is de gemeente Amersfoort op dit moment met vier fietsroutes in Amersfoort-Noord aan de slag om de fietsbereikbaarheid van de bedrijventerreinen op Calveen, Vathorst, De Hoef en Wieken-Vinkenhoef te verbeteren en de verbinding tussen Bunschoten en Vathorst. De fietsroute in Kattenbroek naar Calveen is een van deze projecten. De gemeente wil een herkenbare fietsroute creëren, waar onveilige knelpunten worden aangepakt. In Kattenbroek ontbreekt een herkenbare, comfortabele en veilige route vanaf Het Masker naar Calveen. Die route wordt met het voorliggende plan mogelijk gemaakt.

### 2.1 Zienswijze reclamant 1

#### Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 3 mei 2020) en van naam, adres en ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

#### Samenvatting

- a. Reclamant wil graag dat het bord eenrichtingsverkeer wordt geplaatst aan het eind van de parkeerplekken ter hoogte van Gangboord 78 bij de lantaarnpaal aldaar. Dit voorkomt dat het grasveld ter hoogte van Gangboord 84 en 86 als keerpunt voor auto's wordt gebruikt.

#### Reactie gemeente

|                                                                                     |                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><i>Op de afbeelding, een uitsnede uit de tekening die bij het ontwerp besluit was gevoegd, is te zien dat in het ontwerp al is voorzien in een bord eenrichtingsverkeer op genoemde lantaarnpaal.</i></p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

## 2.2 Zienswijze reclamant 2

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 8 juni 2020) en van naam, adres en ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

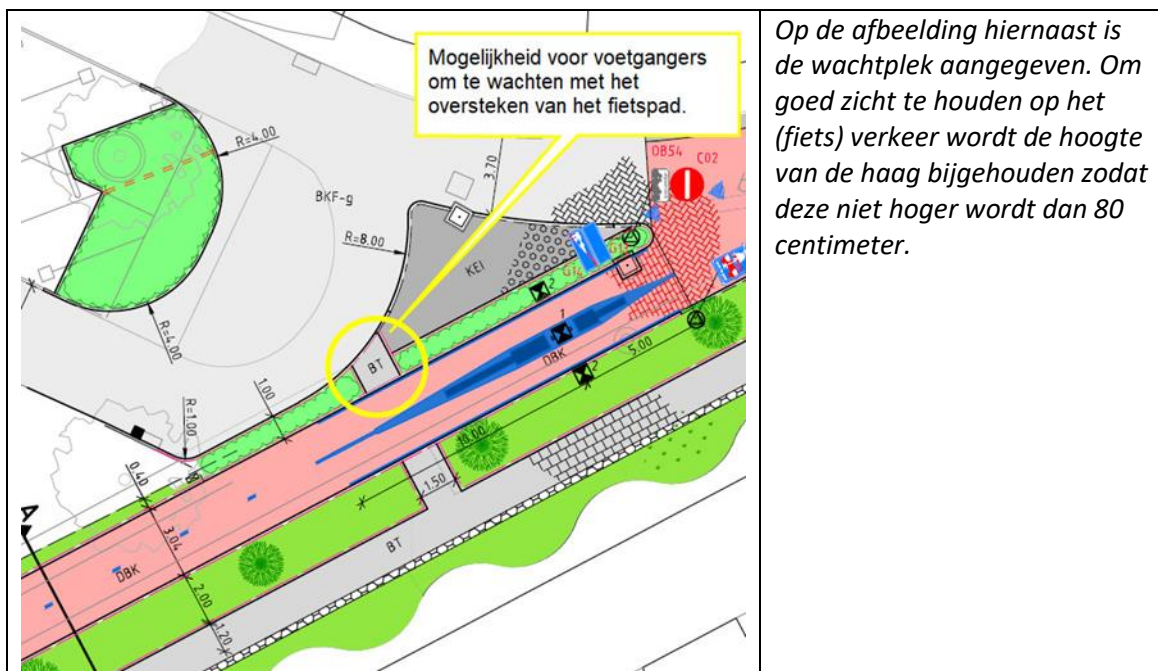
### Samenvatting

- a. De aanleg van het fietspad veroorzaakt onveiligheid en levensgevaarlijke situatie vanwege het feit dat:
- Er geen stoep is langs de Gangboord zodat voetgangers niet veilig kunnen wachten om het fietspad over te steken. En de oversteek van het fietspad loopt steil naar beneden naar het water. Dit is gevaarlijk voor rolstoelgebruikers, kinderwagens en mensen die slecht ter been zijn.

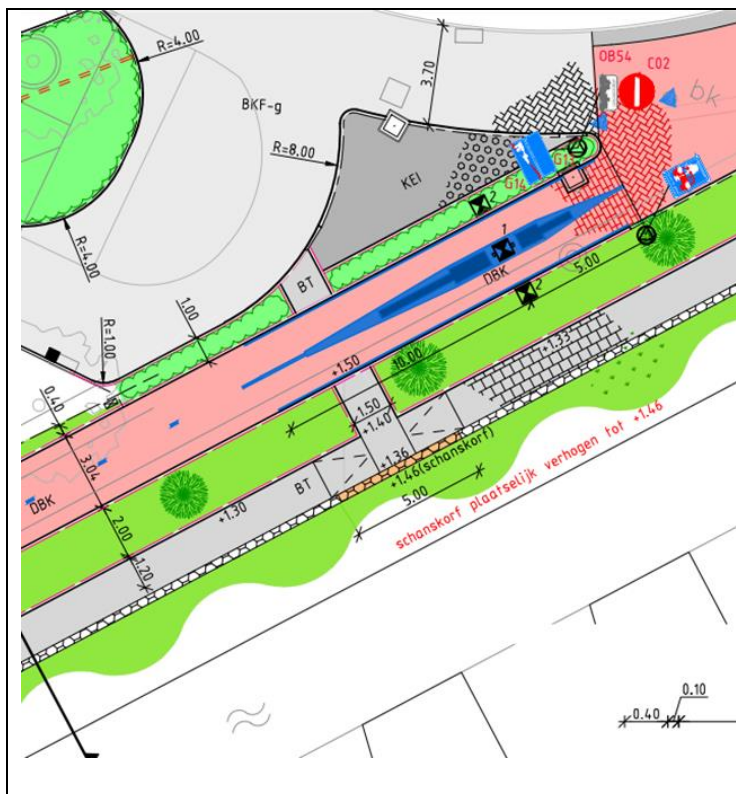
### Reactie gemeente

*Het Gangboord is een woonstraat die door automobilisten vrijwel uitsluitend wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer. Dat is de reden dat verschillende verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, automobilisten) hier gezamenlijk gebruik kunnen maken van de weg.*

*Bij de oversteek van het fietspad ter hoogte van de middenberm van het Gangboord wordt in de geplande haag een doorgang vrij gehouden waar men kan wachten om het fietspad over te steken. Deze doorgang is niet groot (ongeveer 2 m<sup>2</sup>) maar aangezien het weggedeelte van het Gangboord hier circa 7,6 meter breed is en vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer kent, is de oppervlakte van deze 'wachtlek' voldoende.*



*Daarnaast is de veronderstelling van reclamant dat de oversteek van het fietspad naar het voetpad steil naar beneden loopt niet juist. De oversteek heeft wel een helling maar deze wordt niet steil. Volgens de tekening die bij het ontwerpbesluit was gevoegd, is het hoogteverschil 27 centimeter. Omdat uit de zienswijze van reclamant blijkt dat deze helling als steil wordt ervaren, zullen we de situatie verder optimaliseren zodat de helling nog kleiner wordt.*



Hiernaast is een afbeelding opgenomen van het aangepaste definitief ontwerp. Deze zal bij de vaststelling van dit plan aan de stukken worden toegevoegd.

Het hoogteverschil wordt aangepast en zal maximaal 14 centimeter zijn. Ter plaatse van de oversteek komt het fietspad op een hoogte te liggen van +1.50 N.A.P. en het voetpad op een hoogte van +1.36 N.A.P.

Dit hoogteverschil van maximaal 14 cm wordt overbrugd over een lengte van 3,5 meter. Dit is een zeer acceptabele situatie ook voor mensen met kinderwagens en mensen in een rolstoel.

- Het fietspad dat naar verwachting door bijna 3000 (brom) fietsers per dag wordt gebruikt, is volgens de CROW richtlijnen te smal voor het aantal gebruikers.

#### Reactie gemeente:

Er zijn geen wettelijke regels voor de minimale breedte van een fietspad. Wel zijn er aanbevelingen. Voor een vrijliggend tweerichtingen fietspad wordt een minimale breedte van 4,5 meter aanbevolen in de CROW. Dit is echter een richtlijn en geen wettelijke regel. In het gemeentelijk Fietsplan wordt een breedte aanbevolen van minimaal 4 meter maar in dat zelfde Fietsplan is aangegeven dat hiervan kan worden afgeweken. Het fietspad langs het Gangboord wordt 3 meter breed. De reden waarom we hier afwijken van de aanbevolen breedte is om de omgeving van het fiets- en voetpad zo groen mogelijk te houden. Dit is mogelijk omdat het fietspad slechts over een beperkte lengte (ruim 50 meter) een breedte heeft van 3 meter. Op dit deel van het fietspad is daarnaast weinig kans op conflictsituaties omdat de rijrichting in de ochtend voor de meeste fietsers de ene kant op gaat en in de avond de andere kant op.

- De kruising met het voorrangplateau op de Kreek is gevaarlijk en onoverzichtelijk. De geplande haag blokkeert het zicht en de opgang naar de beoogde fietsroute.

#### Reactie gemeente:

De kruising van de fietsroute met de Kreek is geen voorrangplateau maar een verkeersplateau met drempels. Het verkeer op De Kreek heeft hier voorrang. De fietsers op het nieuw aan te leggen fietspad moeten dus voorrang verlenen aan het verkeer op De Kreek. Door de drempels wordt ook het verkeer op de Kreek afgeremd waardoor er beter zicht is op het kruisende fietspad. Bij deze kruising wordt geen haag geplant. Er blijft dus zicht op de kruising. Als reclamant de opgang van het fietspad bedoeld bij het Gangboord dan kan worden aangegeven dat ook deze opgang overzichtelijk is omdat de haag die daar wordt geplant goed wordt bijgehouden zodat deze maximaal 80 cm hoog wordt.

- b. Afwijken van het bestemmingsplan veroorzaakt milieuschade en gezondheidsschade vanwege de onderstaande punten:
- De huidige groene stroken met taxussen hebben een belangrijke functie bij het voorkomen of verminderen van de problemen die de klimaatveranderingen veroorzaken (bv. hitte stress en wateroverlast). Het vervangen van dit groen gaat dus milieu- en gezondheidsschade opleveren.

*Reactie gemeente*

*Het aanleggen van het fietspad draagt bij aan het bevorderen van het fietsen waardoor minder mensen de auto als vervoermiddel kiezen. Wanneer meer mensen de fiets pakken in plaats van de auto zal dit een positief effect hebben op het milieu en een gezonde leefomgeving. Om het fietspad aan te kunnen leggen moet inderdaad een strook gras worden opgeofferd. In dit geval weegt voor de gemeente het bevorderen van fietsen zwaarder in de belangenafweging dan het behoud van een deel van het gras. Bovendien verdwijnen de taxussen niet maar worden verplaatst richting het water. Wel zal er een strook gras verdwijnen omdat het fietspad breder wordt dan het huidige voetpad en het voetpad wordt verplaatst richting het water. Maar er blijven grasstroken behouden tussen het fietspad, voetpad en de waterkant. Samen met de taxussen en het water draagt dit nog altijd bij aan het voorkomen van hittestress en wateroverlast.*

- Door de verharding zullen de bewoners aan het Haf veel last krijgen van hitte stress omdat de percelen zich direct aansluitend aan de nieuw aan te leggen bestrating bevinden.

*Reactie gemeente:*

*De percelen aan het Haf liggen niet direct aan de nieuw aan te leggen verharding. De percelen aan het Haf grenzen aan de watergang. Aan de overzijde van de watergang worden het fietspad en voetpad aangelegd. Maar de oever van de watergang blijft groen. Op dit moment bestaat de oever uit gras. Dit gras wordt bij de uitvoering van voorliggend plan vervangen door een plas-dras zone waarmee de kwaliteit van dit groen verbetert.*

- Door de toename van bromfiets- en scooterverkeer zal er een toename zijn van stikstofdioxide, fijnstof en geluidshinder. Op al deze punten scoort de buurt volgens de Atlas leefomgeving al slecht. Dit geldt ook voor aanwezige schaduwrijke bomen, hoeveelheid groen, hitte stress.

*Reactie gemeente:*

*Reclamant geeft aan dat de buurt volgens de Atlas leefomgeving slecht scoort op veel milieuzaken. De aanleg van het fietspad moet echter juist bijdragen aan een verbetering van de situatie. Een betere fietsverbinding moet mensen er toe brengen om de auto te laten staan en de fiets te pakken. Daarmee kan een positieve bijdrage worden geleverd aan het milieu.*

- c. Verplaatsen taxusbomen veroorzaakt sterfte van deze bomen

*Reactie gemeente:*

*Er is een Boom effect analyse opgesteld voor de taxussen (zie bijlage 1 bij de ruimtelijke onderbouwing). Daaruit blijkt dat de taxussen kunnen worden verplant.*

- d. Bewonersperspectief is onvoldoende gehoord en meegewogen. Meerdere malen is massaal door bewoners aangegeven dat ze het niet eens zijn met de plannen. Alternatieven aangedragen door bewoners zijn niet serieus in ogenschouw genomen. Ook het meepraten over het ontwerp was een farce.

*Reactie gemeente:*

*In 2016 zijn drie bijeenkomsten georganiseerd waar de verschillende varianten voor de route van het fietspad zijn besproken met omwonenden. Na die bijeenkomsten zijn veel reacties, vragen en*

*opmerkingen en alternatieve plannen van omwonenden bij de gemeente binnen gekomen, zowel schriftelijk als mondeling. Hierna is in vier vergaderingen door de gemeenteraad gesproken over de varianten, de voor- en nadelen ervan en mogelijke alternatieven. Hierbij zijn de inbreng, de belangen, meningen en opvattingen van omwonenden en experts nadrukkelijk betrokken en zijn de verslagen van de bewonersavonden gedeeld met de raadsfracties. Bij de behandeling in de raad heeft eenieder de gelegenheid gehad om in te spreken. Na deze bijeenkomsten is door de gemeente gekozen voor de route langs het Gangboord. Dit de kortste route met weinig verkeerslichten en het te overbruggen hoogteverschil is klein.*

*Op 26 juni 2018 is er vervolgens weer een avond georganiseerd voor omwonenden waar 3 varianten zijn voorgelegd voor de aanleg van de fietsroute langs het Gangboord. Tijdens deze avond was er bij de omwonenden geen duidelijke voorkeur voor één van de varianten. Daarom heeft de gemeente gekozen voor de meest verkeersveilige en ruimtelijk best inpasbare variant. Daarna zijn er nog diverse overleggen met omwonenden geweest over de inpassing en uitvoering van het fietspad en voetpad.*

### **Conclusie**

De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning. Het hoogteverschil tussen fietspad en voetpad wordt aangepast waardoor de helling maximaal 14 centimeter zal zijn. Ter plaatse van de oversteek komt het fietspad op een hoogte te liggen van +1.50 N.A.P. en het voetpad op een hoogte van +1.36 N.A.P.

### **2.3 Zienswijze reclamant 3**

#### **Ontvankelijkheid**

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 9 juni 2020) en van naam, adres en ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

#### **Samenvatting**

##### **a. Verkeersonveiligheid**

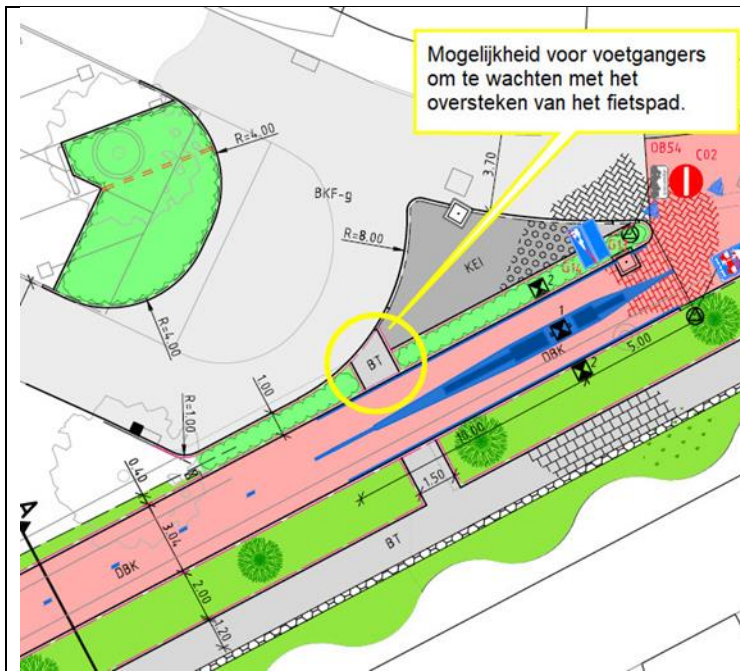
Er is geen impactanalyse gemaakt van de nieuwe verkeerssituatie. Volgens reclamant ontstaan nieuwe gevaren zones:

- De voetgangersoversteek van Gangboord naar het voetpad langs het water is gevaarlijk, zeker voor rolstoelers en kinderen. En er is geen alternatief.

#### **Reactie gemeente**

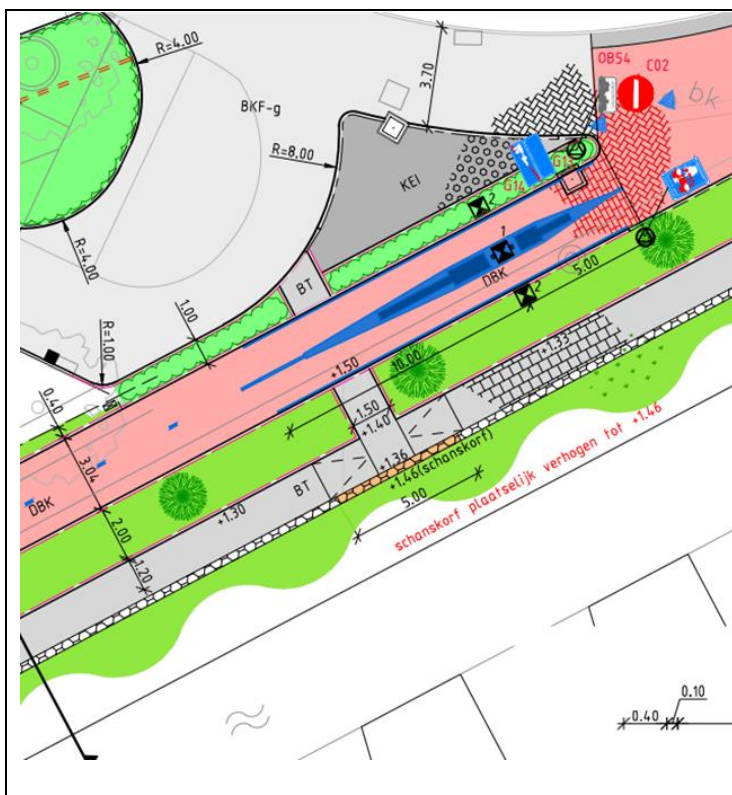
*Het Gangboord is een woonstraat die door automobilisten vrijwel uitsluitend wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer. Dat is de reden dat verschillende verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, automobilisten) hier gezamenlijk gebruik kunnen maken van de weg.*

*Bij de oversteek van het fietspad ter hoogte van de middenberm van het Gangboord wordt in de geplande haag een doorgang vrij gehouden waar men kan wachten om het fietspad over te steken. Deze doorgang is niet groot (ongeveer 2 m<sup>2</sup>) maar aangezien het weggedeelte van het Gangboord hier circa 7,6 meter breed is en vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer kent, is de oppervlakte van deze 'wachtlek' voldoende.*



Op de afbeelding hiernaast is de wachtplek aangegeven. Om goed zicht te houden op het (fiets) verkeer wordt de hoogte van de haag bijgehouden zodat deze niet hoger wordt dan 80 centimeter.

Daarnaast is de veronderstelling van reclamant dat de oversteek van het fietspad naar het voetpad steil naar beneden loopt niet juist. De oversteek heeft wel een helling maar deze wordt niet steil. Volgens de tekening die bij het ontwerpbesluit was gevoegd, is het hoogteverschil 27 centimeter. Omdat uit de zienswijze van reclamant blijkt dat deze helling als steil wordt ervaren, zullen we de situatie verder optimaliseren zodat de helling nog kleiner wordt.



Hiernaast is een afbeelding opgenomen van het aangepaste definitief ontwerp. Deze zal bij de vaststelling van dit plan aan de stukken worden toegevoegd.

Het hoogteverschil wordt aangepast en zal maximaal 14 centimeter zijn. Ter plaatse van de oversteek komt het fietspad op een hoogte te liggen van +1.50 N.A.P. en het voetpad op een hoogte van +1.36 N.A.P.

Dit hoogteverschil van maximaal 14 cm wordt overbrugd over een lengte van 3,5 meter. Dit is een zeer acceptabele situatie ook voor mensen met kinderwagens en mensen in een rolstoel.

- De kruising met voorrangspaleau op de Kreek is gevaarlijk.

*Reactie gemeente:*

*De kruising van de fietsroute met de Kreek is geen voorrangspaleau maar een verkeerspaleau met drempels. Het verkeer op De Kreek heeft hier voorrang. De fietsers op het nieuw aan te leggen fietspad moeten dus voorrang verlenen aan het verkeer op De Kreek. Door de drempels wordt ook het verkeer op de Kreek afgeremd waardoor er beter zicht is op het kruisende fietspad.*

- De kruising Gangboord/fietspad is complex, onoverzichtelijk en er mengen verkeersstromen op een klein oppervlak.

*Reactie gemeente:*

*Het Gangboord is een woonstraat die door automobilisten vrijwel uitsluitend wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer. Dat is de reden dat verschillende verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, automobilisten) hier gezamenlijk gebruik kunnen maken van de weg. Om een duidelijke scheiding aan te brengen tussen het Gangboord en het fietspad wordt een haag geplant. De hoogte van deze haag wordt goed bijgehouden door regelmatig te snoeien en zal niet hoger worden dan 80 cm. Daarmee blijft er voor voetgangers goed zicht op zowel het Gangboord als het fietspad.*

- De draai met auto's langs fietspad en voetpad is onoverzichtelijk.

*Reactie gemeente:*

*Reclamant geeft aan dat de bocht in het Gangboord langs het fietspad en voetpad onoverzichtelijk is. Niet is aangegeven waarom reclamant dit vindt. Het weggedeelte van het Gangboord is hier circa 7,6 meter breed. En het weggedeelte van het Gangboord wordt door een haag gescheiden van het fietspad en voetpad. Daarmee wordt er een duidelijk onderscheid aangebracht in het weggedeelte en het fietspad en voetpad.*

- Gangboord wordt ook onveiliger vanwege toename verkeer, met name het aantal brommers zal enorm toenemen vanwege verbod voor brommers op voorgenomen fietspad. En de straat is al onveilig omdat er geen stoep is en er geen verkeersremmende maatregelen zijn getroffen.

*Reactie gemeente:*

*Reclamant geeft aan dat het Gangboord ook onveiliger wordt vanwege de toename van het verkeer, met name het aantal brommers zal volgens reclamant enorm toenemen vanwege verbod voor brommers op voorgenomen fietspad. Door de aanleg van het fietspad zal er inderdaad meer fietsverkeer over het fietspad gaan rijden omdat fietsers nu via het nieuwe deel van het fietspad via een kortere route vanuit Amersfoort Noord richting de Kreek en verder kunnen, bijvoorbeeld richting het centrum van Amersfoort. De mogelijkheden voor brommers wijzigen niet. Die rijden in de huidige situatie over het fietspad dat vanaf de Rondweg-Noord komt en dan verder via het Gangboord. Aan deze situatie verandert niets. Met de aanleg van het nieuwe deel van het fietspad wordt dus met name voor fietsers een betere verbinding gerealiseerd. Omdat voor brommers de situatie niet verandert zou dit moeten betekenen dat het aantal brommers dat gebruik maakt van deze route niet enorm toeneemt.*

*Wel is het zo dat brommers voorheen vaak gebruik maakten van de Delta. Omdat dit verkeersonveilige situaties opleverde bij de kruising van de Delta/het Haf en de Delta/ de Lagune, zijn daar enige tijd geleden hekjes geplaatst waarmee brommers worden geweerd. Dat is een maatregel geweest waardoor meer brommers gebruik zijn gaan maken van het Gangboord.*

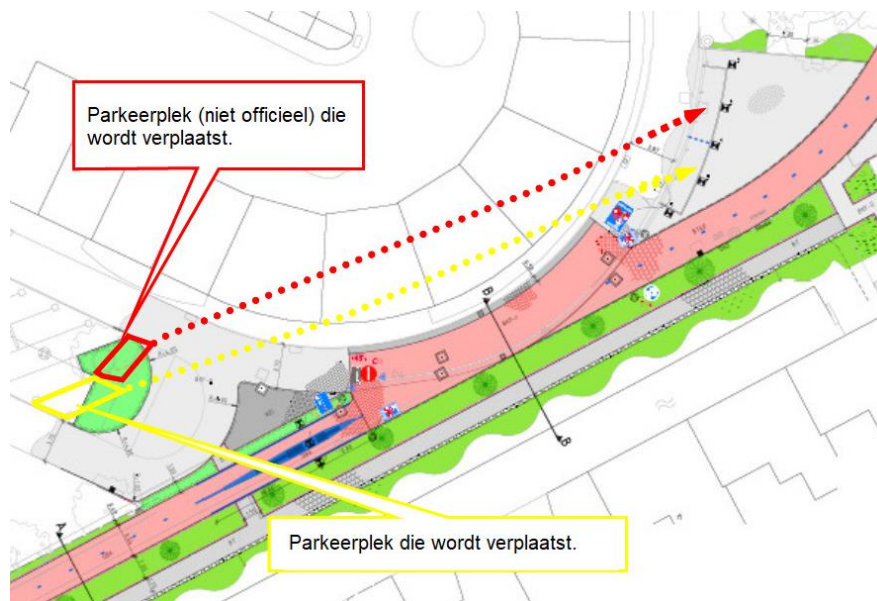
*Reclamant geeft ook aan dat de straat op dit moment al onveilig is omdat er geen stoep is en er geen verkeersremmende maatregelen zijn getroffen. Dat verschillende verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, automobilisten) hier gezamenlijk gebruik kunnen maken van de weg is mogelijk omdat het*

*Gangboord een woonstraat is die door automobilisten vrijwel uitsluitend wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer.*

- Parkeergelegenheid op Gangboord wordt minder.

*Reactie gemeente:*

*De aanname van reclamant dat de parkeergelegenheid in het Gangboord minder wordt is niet juist. Er vindt wel een verschuiving plaats van 2 parkeerplekken (waarvan er 1 geen officiële parkeerplek is). Op onderstaande afbeelding is dit te zien.*



b. Overlast

- Er zal meer drukte en geluidsoverlast zijn door een toename van 1000 (in 2016) naar 2400-2900 (brom) fietsen per dag vanwege het nieuwe fietspad.

*Reactie gemeente*

*Door de aanleg van het fietspad zal er inderdaad meer fietsverkeer over het fietspad gaan rijden omdat fietsers nu via het nieuwe deel van het fietspad via een kortere route vanuit Amersfoort Noord richting de Kreek en verder kunnen, bijvoorbeeld richting het centrum van Amersfoort. De mogelijkheden voor brommers wijzigen niet. Die rijden in de huidige situatie over het fietspad dat vanaf de Rondweg-Noord komt en dan verder via het Gangboord. Aan deze situatie verandert niets. Met de aanleg van het nieuwe deel van het fietspad wordt dus met name voor fietsers een betere verbinding gerealiseerd. Omdat voor brommers de situatie niet veranderd zou dit moeten betekenen dat het aantal brommers dat gebruik maakt van deze route niet enorm toeneemt. Daarmee zal ook de geluidsoverlast vanwege brommers niet enorm toenemen. Wel is het zo dat brommers voorheen vaak gebruik maakten van de Delta. Omdat dit verkeersonveilige situaties opleverde bij de kruising van de Delta/het Haf en de Delta/de Lagune, zijn daar enige tijd geleden hekjes geplaatst waarmee brommers worden geweerd. Dat is een maatregel geweest waardoor meer brommers gebruik zijn gaan maken van het Gangboord. Omdat het aantal fietsers dat gebruik maakt van de route groter wordt, zal er mogelijk wel sprake zijn meer stemgeluid op de route.*

- De route leidt naar diverse horecabestemmingen en een McDonalds vestiging. Dit trekt veel fiets- en scooterverkeer, vooral in de avond. De voormalige kinderspeelplaats aan het Gangboord is nu al een populaire hangplek (overlast en zwerfvuil).

*Reactie gemeente:*

*Via het fietspad kunnen diverse horecabestemmingen en een McDonalds vestiging worden bereikt. Ook nu loopt het fietspad daar al langs. Het is niet aannemelijk dat na aanleg van het nieuwe fietspad meer personen in de avond naar de horecabestemmingen zullen gaan. Bovendien wijzigt enkel de situatie voor fietsers, niet voor brommers en scooters.*

*De locatie van de voormalige kinderspeelplaats aan het Gangboord maakt geen onderdeel uit van het plan voor de aanleg van het fietspad. Dat deze voormalige kinderspeelplaats een populaire hangplek is (overlast en zwerfvuil) is geen reden om het fietspad niet aan te leggen. Wanneer het fietspad meer wordt gebruikt kan dit ook betekenen dat er minder overlast ontstaat omdat er meer sociale controle is.*

- In de Aeriusberekening wordt gesteld dat dit project niet zal leiden tot een toename van verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer. Dit is niet juist. Er zal een toename zijn van scooters en brommers op de Gangboord.

*Reactie gemeente:*

*Zoals hierboven al is aangegeven verandert voor scooters en brommers de situatie niet. Er zal geen sprake zijn van een enorme toename van het aantal scooters en brommers en daarmee ook niet van een toename van stikstof vanwege brommers en scooters.*

c. Verdwijnen Groen

Kattenbroek heeft al weinig groen. Dit moet beschermd worden. Juist op deze plek waar het groen rond de Kreek een landelijke inrichting heeft en een link met de natuur.

*Reactie gemeente*

*Het aanleggen van het fietspad draagt bij aan het bevorderen van het fietsen waardoor minder mensen de auto als vervoermiddel kiezen. Wanneer meer mensen de fiets pakken in plaats van de auto zal dit een positief effect hebben op het milieu en een gezonde leefomgeving. Om het fietspad aan te kunnen leggen moet inderdaad een strook gras worden opgeofferd. In dit geval weegt voor de gemeente het bevorderen van fietsen zwaarder in de belangenafweging dan het behoud van een deel van het gras. Bovendien verdwijnt niet al het groen maar enkel een deel van het gras. Dit is nodig omdat het fietspad breder wordt dan het huidige voetpad en het voetpad wordt verplaatst richting het water. Maar er blijft groen behouden tussen het fietspad, voetpad en de waterkant. De oever wordt bij de uitvoering van het plan gewijzigd van een grasstrook in een plas-draszona. Daarmee krijgt dit groen een hogere diversiteit en meer kwaliteit. De taxussen worden behouden en worden verplaatst richting het water.*

d. Afwijken bestemmingsplan veroorzaakt milieuschade en gezondheidsschade

- De huidige groene stroken taxussen hebben een belangrijke functie bij het voorkomen of verminderen van de problemen die de klimaatveranderingen veroorzaken (bv. hitte stres en wateroverlast). Het vervangen van dit groen gaat dus milieu- en gezondheidsschade opleveren.

*Reactie gemeente:*

*Het aanleggen van het fietspad draagt bij aan het bevorderen van het fietsen waardoor minder mensen de auto als vervoermiddel kiezen. Wanneer meer mensen de fiets pakken in plaats van de auto zal dit een positief effect hebben op het milieu en een gezonde leefomgeving. Om het fietspad aan te kunnen leggen moet inderdaad een strook gras worden opgeofferd. In dit geval weegt voor de gemeente het bevorderen van fietsen zwaarder in de belangenafweging dan het behoud van een deel van het gras. Bovendien verdwijnen de taxussen niet maar worden verplaatst richting het water. Wel zal er een strook gras verdwijnen omdat het fietspad breder wordt dan het huidige voetpad en het voetpad wordt verplaatst richting het water. Maar er blijven grasstroken behouden tussen het fietspad en voetpad. Daarnaast wordt de oever bij de uitvoering van het plan gewijzigd van een*

*grasstrook in een plas-draszone. Daarmee krijgt dit groen een hogere diversiteit en meer kwaliteit. Samen met de taxussen en het water draagt dit nog altijd bij aan het voorkomen van hittestress en wateroverlast.*

- Door de verharding zullen de bewoners aan het Haf veel last krijgen van hitte stress omdat de percelen zich direct aansluitend aan de nieuw aan te leggen bestrating bevindt.

*Reactie gemeente:*

*De percelen aan het Haf liggen niet direct aan de nieuw aan te leggen verharding. De percelen aan het Haf grenzen aan de watergang. Aan de overzijde van de watergang worden het fietspad en voetpad aangelegd. Maar de oever van de watergang blijft groen. Het gras langs het water wordt vervangen door een plas-dras zone met een hogere diversiteit en meer kwaliteit.*

- Door de toename van bromfiets- en scooter- en scooterverkeer zal er een toename zijn van stikstofdioxide, fijnstof en geluidshinder. Op al deze punten scoort de buurt volgens de Atlas leefomgeving al slecht. Dit geldt ook voor aanwezige schaduwrijke bomen, hoeveelheid groen, hitte stress.

*Reactie gemeente:*

*Reclamant geeft aan dat de buurt volgens de Atlas leefomgeving slecht scoort op veel milieuzaken. De aanleg van het fietspad moet echter juist bijdragen aan een verbetering van de situatie. Een betere fietsverbinding moet mensen er toe brengen om de auto te laten staan en de fiets te pakken. Daarmee kan een positieve bijdrage worden geleverd aan het milieu.*

- e. Verplaatsen taxusbomen veroorzaakt sterfte van deze bomen

*Reactie gemeente*

*Er is een Boom effect analyse opgesteld voor de taxussen (zie bijlage 1 bij de ruimtelijke onderbouwing). Daaruit blijkt dat de taxussen kunnen worden verplant.*

- f. Nut en noodzaak niet aangetoond

- Ashok Bhalotra heeft in 2017 geconstateerd dat de voorgestelde oplossing disproportioneel en te grootschalig is. Kleine maatwerk aanpassingen ter plekke zouden ook volstaan.

*Reactie gemeente*

*Op 13 februari 2018 heeft de gemeenteraad al besloten (besluitnr. [5673220](#)) de fietsverbinding tussen Calveen en Het Masker te beschouwen als hoofdfietsroute zoals vastgelegd in het Fietsplan en hiervoor maatregelen te nemen die bijdragen aan vindbaarheid, comfort, directheid en veiligheid. Deze maatregelen bestaan onder andere uit de aanleg van een nieuw fietspad tussen het Gangboord en de Kreek.*

*Daarnaast is de aanleg van het fietspad niet disproportioneel of te grootschalig. Een bestaand fietspad wordt verlengd. De verlenging die ongeveer 50 meter bedraagt, wordt aangelegd op de plek van een bestaand voetpad. Het voetpad wordt ongeveer 2,7 meter verlegd.*



- Er zijn tussen Calveen en Kattenbroek al 3 verbindingsmogelijkheden. En de snelfietsroute Vathorst West- centrum Amersfoort ligt op slechts 350 meter.

#### *Reactie gemeente:*

*Het doel van de aanleg van de fietsroute langs het Gangboord is niet om fietsers van de snelfietsroutes om de wijk dóór de wijk te laten fietsen. Het doel is om bestaande fietsers tussen Calveen en Het Masker beter te faciliteren, en om de fietsbereikbaarheid van Calveen te verbeteren, zodat meer automobilisten ervoor kiezen om op de fiets naar Calveen te gaan.*

*Op dit moment is de fietsroute tussen Calveen en Het Masker erg onlogisch voor fietsers en zonder goede stratenkennis verdwaalt een fietser en is de overgang naar Rondweg Nood en Ruimtevaart slecht te vinden. Daarnaast zijn er onveilige verkeerssituaties op diverse punten van de bestaande fietsroutes en wordt overlast ondervonden door aanwonenden. Door het aanpassen van de fietsroute wordt deze logischer en beter vindbaar gemaakt voor fietsers, wordt de fietsroute comfortabeler en directer, en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Het is dus de verbetering van een bestaande fietsroute en samen met de andere verbindingen tussen Kattenbroek en Calveen wordt gezorgd voor een goede bereikbaarheid van de wijken voor de fiets.*

#### **g. Impact op bewoners en leefomgeving**

Een hoofdfietsroute met deze verkeersintensiteit past niet door een dichtbebouwde buurt met shared space en is een onevenredige zware ingreep op de leefomgeving van alle direct aanwonenden.

#### *Reactie gemeente*

*Een fietsroute zal altijd door woonbuurten moeten lopen om van Amersfoort Noord/Calveen naar het Masker en verder te komen, dat is onvermijdelijk. Dit deel van de route wordt volgens het voorliggende plan aangelegd omdat dit ruimtelijk de best inpasbare optie is en tevens de meest verkeersveilige route van de onderzochte alternatieven.*

*In het voorliggende plan hebben we zo veel mogelijk rekening gehouden met de architectonische opzet van Kattenbroek; de taxussen worden verplaatst, maar blijven behouden. Dat neemt niet weg dat een deel van het gras tussen het Gangboord en de Kreek inderdaad zal verdwijnen.*

h. Bewonersperspectief onvoldoende gehoord en meegewogen

Er is niets gedaan met aangedragen alternatieven. Bewoners worden beschouwd als toevallige aanwonenden van een mobiliteitsproject. Er wordt geen rekening gehouden met de verkeersveiligheid, parkeerplaatsen, looproute en inzamelplekken voor vuilnis van de omwonenden.

*Reactie gemeente*

*In 2016 zijn drie bijeenkomsten georganiseerd waar de verschillende varianten voor de route van het fietspad zijn besproken met omwonenden. Na die bijeenkomsten zijn veel reacties, vragen en opmerkingen en alternatieve plannen van omwonenden bij de gemeente binnen gekomen, zowel schriftelijk als mondeling. Hierna is in vier vergaderingen door de gemeenteraad gesproken over de varianten, de voor- en nadelen ervan en mogelijke alternatieven. Hierbij is de inbreng, de belangen, meningen en opvattingen van omwonenden en experts nadrukkelijk betrokken en zijn de verslagen van de bewonersavonden gedeeld met de raadsfracties. Bij de behandeling in de raad heeft eenieder de gelegenheid gehad om in te spreken. Na deze bijeenkomsten is door de gemeente gekozen voor de route langs het Gangboord. Dit de kortste route met weinig verkeerslichten en het te overbruggen hoogteverschil is klein.*

*Op 26 juni 2018 is er vervolgens weer een avond georganiseerd voor omwonenden waar 3 varianten zijn voorgelegd voor de aanleg van de fietsroute langs het Gangboord. Tijdens deze avond was er bij de omwonenden geen duidelijke voorkeur voor één van de varianten. Daarom heeft de gemeente gekozen voor de meest verkeersveilige en ruimtelijk best inpasbare variant. Daarna zijn er nog diverse overleggen met omwonenden geweest over de inpassing en uitvoering van het fietspad en voetpad.*

*Er is in het ontwerp wel degelijk aandacht voor parkeerplaatsen, looproute en inzamelplekken voor vuilnis (de inzamelplekken voor vuilnis wijzigen niet). Dit is te lezen in de ruimtelijke onderbouwing bij het ontwerpbesluit.*

**Conclusie**

De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning. Het hoogteverschil tussen fietspad en voetpad wordt aangepast waardoor de helling maximaal 14 centimeter zal zijn. Ter plaatse van de oversteek komt het fietspad op een hoogte te liggen van +1.50 N.A.P. en het voetpad op een hoogte van +1.36 N.A.P.

**2.4 Zienswijze reclamant 4**

**Ontvankelijkheid**

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 9 juni 2020) en van naam, adres en ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

**Samenvatting**

De zienswijze is gelijklopend aan de zienswijze onder [2.2](#). Voor een gemeentelijke reactie wordt daarom verwezen naar die [zienswijze](#).

**Conclusie**

De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning. Het hoogteverschil tussen fietspad en voetpad wordt aangepast waardoor de helling maximaal 14 centimeter zal zijn. Ter plaatse van de oversteek komt het fietspad op een hoogte te liggen van +1.50 N.A.P. en het voetpad op een hoogte van +1.36 N.A.P.

## 2.5 Zienswijze reclamant 5

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 9 juni 2020) en van naam, adres en ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

### Samenvatting

#### a. Waardevermindering van en schade aan eigendom reclamant

Perceel reclamant wordt straks ingeklemd tussen een zeer druk fietspad en een 'afslag' voor gemotoriseerde brommers en scooters. Ook de draaikom voor (vracht) auto's komt veel dichterbij op de voorgevel. Daardoor extra geluidsoverlast.

Daarnaast komt het nieuwe fietspad 40 cm van erfafscheiding en pal langs terras. Reclamant verwacht schade aan tuinafscheiding en de begroeiing. Een BEA van 2 bomen van reclamant laat zien dat de 2 bomen (en waarschijnlijk nog een niet onderzochte boom) niet duurzaam behouden kunnen worden als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden.

#### Reactie gemeente

*Het perceel van reclamant ligt inderdaad direct langs het geplande fietspad. Er zal sprake zijn van een toename van stemgeluid vanwege de fietsers die gebruik maken van het fietspad. De draaikom voor gemotoriseerd verkeer schuift inderdaad ook op waardoor deze dichterbij de gevel van reclamant komt te liggen. Deze verschuiving is echter niet dusdanig groot dat er sprake zal zijn van een toename van geluidsoverlast. Het gaat om een bocht in een straat die vrijwel alleen wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer. Er rijdt dus niet erg veel gemotoriseerd verkeer.*

*De afslag voor gemotoriseerde brommers en scooters komt niet direct naast het perceel van reclamant te liggen.*

*Uit de BEA die reclamant bij de zienswijze heeft gevoegd blijkt inderdaad dat zonder maatregelen 2 bomen niet duurzaam gehandhaafd kunnen worden. Maar met inachtneming van maatregelen zullen de bomen wel duurzaam gehandhaafd kunnen worden. In de BEA is ook aangegeven dat de boom met nummer 1 (de kastanje) reeds in een ver gevorderd stadium aangetast is door de kastanjabloedingsziekte (*Pseudomonas syringae* pv. *Aesculi*) en dat deze ongeacht de geplande werkzaamheden niet duurzaam te handhaven is.*

*Wij zullen bij de aanleg van het fietspad wel de in de BEA genoemde maatregelen (zoals toepassen druk verdelende constructie en grondzuigen in plaats van ontgraven) meenemen. De BEA die reclamant bij de zienswijze heeft gevoegd is uitgevoerd met als uitgangspunt dat het fietspad circa 0,40 m dichterbij de te handhaven bomen gerealiseerd zou worden. De ligging van het fietspad is echter in het laatste plan aangepast en wordt verder van de te handhaven bomen aangelegd.*

*Daardoor is de impact op deze bomen minder.*

*Wanneer reclamant denkt dat er sprake is van waardevermindering van het eigendom dan kan er een planschadeverzoek worden ingediend bij de gemeente. Dit is mogelijk vanaf het moment dat het besluit over dit plan onherroepelijk is.*

#### b. Verkeersonveiligheid

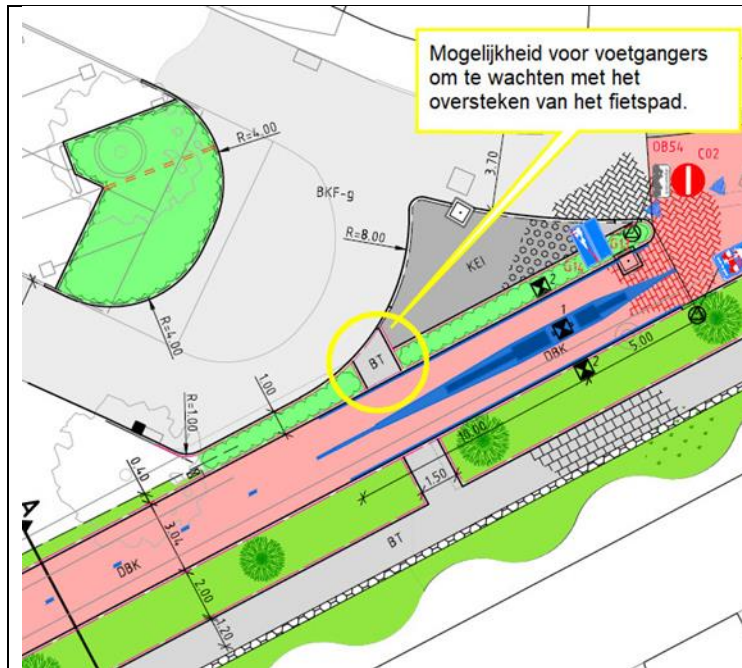
Er is geen impactanalyse gemaakt van de nieuwe verkeerssituatie. Volgens reclamant ontstaan nieuwe gevaren zones:

- De voetgangersoversteek van Gangboord naar het voetpad langs het water is gevaarlijk, zeker voor rolstoelers en kinderen. En er is geen alternatief.

#### Reactie gemeente

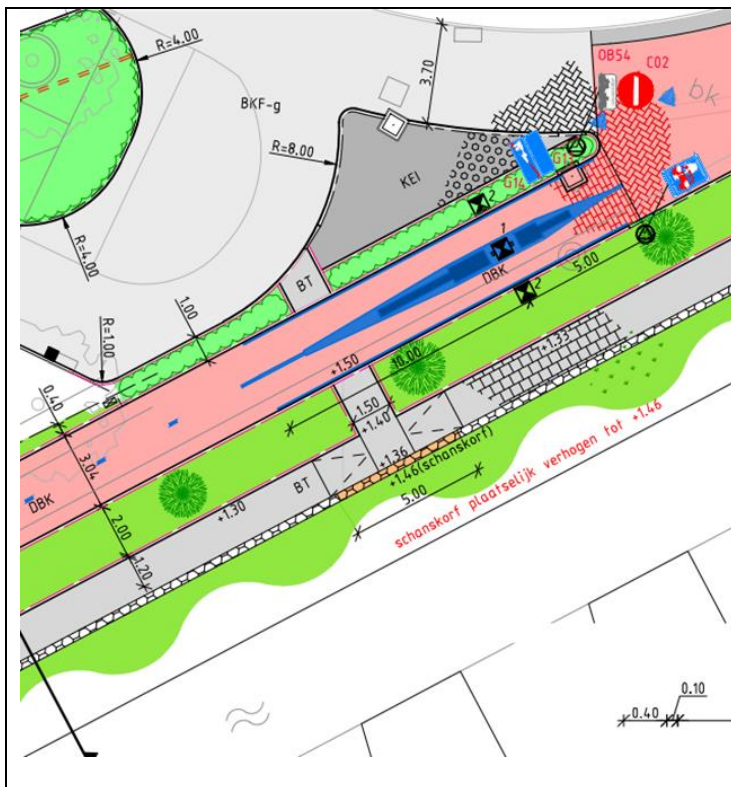
*Het Gangboord is een woonstraat die door automobilisten vrijwel uitsluitend wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer. Dat is de reden dat verschillende verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, automobilisten) hier gezamenlijk gebruik kunnen maken van de weg.*

Bij de oversteek van het fietspad ter hoogte van de middenberm van het Gangboord wordt in de geplande haag een doorgang vrij gehouden waar men kan wachten om het fietspad over te steken. Deze doorgang is niet groot (ongeveer 2 m<sup>2</sup>) maar aangezien het weggedeelte van het Gangboord hier ongeveer 9 meter breed is en vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer kent, is de oppervlakte van deze 'wachtlek' voldoende.



Op de afbeelding hiernaast is de wachtlek aangegeven. Om goed zicht te houden op het (fiets) verkeer wordt de hoogte van de haag bijgehouden zodat deze niet hoger wordt dan 80 centimeter.

De oversteek heeft een helling maar deze wordt niet steil. Volgens de tekening die bij het ontwerpbesluit was gevoegd, is het hoogteverschil 27 centimeter. Deze situatie wordt echter verder optimaliseren zodat de helling nog kleiner wordt.



Hiernaast is een afbeelding opgenomen van het aangepaste definitief ontwerp. Deze zal bij de vaststelling van dit plan aan de stukken worden toegevoegd.

Het hoogteverschil wordt aangepast en zal maximaal 14 centimeter zijn. Ter plaatse van de oversteek komt het fietspad op een hoogte te liggen van +1.50 N.A.P. en het voetpad op een hoogte van +1.36 N.A.P.

Dit hoogteverschil van maximaal 14 cm wordt overbrugd over een lengte van 3,5 meter. Dit is een zeer acceptabele situatie ook voor kinderwagens en mensen in een rolstoel.

*Reclamant geeft aan dat er geen alternatief is om het fietspad over te steken. Dat is niet juist. Naast de oversteek die ongeveer halverwege het fietspad wordt aangelegd, is een oversteek ook mogelijk ter hoogte van de Delta en op de kruising met de Kreek.*

- De kruising met voorrangspplateau op de Kreek is gevaarlijk.

*Reactie gemeente:*

*De kruising van de fietsroute met de Kreek is geen voorrangspplateau maar een verkeersplateau met drempels. Het verkeer op De Kreek heeft hier voorrang. De fietsers op het nieuw aan te leggen fietspad moeten dus voorrang verlenen aan het verkeer op De Kreek. Door de drempels wordt ook het verkeer op de Kreek afgeremd waardoor er beter zicht is op het kruisende fietspad. Bij deze kruising wordt geen haag geplant. Er blijft dus zicht op de kruising.*

- De kruising Gangboord/fietspad is complex, onoverzichtelijk en er mengen verkeersstromen op een klein oppervlak.

*Reactie gemeente:*

*Het Gangboord is een woonstraat die door automobilisten vrijwel uitsluitend wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer. Dat is de reden dat verschillende verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, automobilisten) hier gezamenlijk gebruik kunnen maken van de weg. Om een duidelijke scheiding aan te brengen tussen het Gangboord en het fietspad wordt een haag geplant. De hoogte van deze haag wordt goed bijgehouden door regelmatig te snoeien en zal niet hoger worden dan 80 cm. Daarmee blijft er voor voetgangers goed zicht op zowel het Gangboord als het fietspad.*

- Het fietspad met de fiets bereiken wordt lastig omdat de nieuwe haag de opgang blokkeert. Daardoor tegen het verkeer inrijden of omrijden.

*Reactie gemeente:*

*Reclamant geeft aan dat het lastig wordt om vanaf het Gangboord het fietspad op te rijden omdat de haag het zicht weg neemt. De opgang van het fietspad bij het Gangboord is overzichtelijk omdat de haag die daar wordt geplant goed wordt bijgehouden zodat deze maximaal 80 cm hoog wordt.*

- Geplande breedte fietspad is volgens CROW richtlijnen te smal voor de te verwachten verkeersintensiteit van 2400-2900 (brom) fietsen per dag.

*Reactie gemeente:*

*Er zijn geen wettelijke regels voor de minimale breedte van een fietspad. Wel zijn er aanbevelingen. Voor een vrijliggend tweerichtingen fietspad wordt een minimale breedte van 4,5 meter aanbevolen in de CROW. Dit is echter een richtlijn en geen wettelijke regel. In het gemeentelijk Fietsplan wordt een breedte aanbevolen van minimaal 4 meter maar in dat zelfde Fietsplan is aangegeven dat hiervan kan worden afgeweken. Het fietspad langs het Gangboord wordt 3 meter breed. De reden waarom we hier afwijken van de aanbevolen breedte is om de omgeving van het fiets- en voetpad zo groen mogelijk te houden. Dit is mogelijk omdat het fietspad slechts over een beperkte lengte (ruim 50 meter) een breedte heeft van 3 meter. Op dit deel van het fietspad is daarnaast weinig kans op conflictsituaties omdat de rijrichting in de ochtend voor de meeste fietsers de ene kant op gaat en in de avond de andere kant op.*

c. Overlast

- Er zal meer drukte en geluidsoverlast zijn door een toename van 1000 (in 2016) naar 2400-2900 (brom) fietsen per dag vanwege het nieuwe fietspad.

#### *Reactie gemeente*

*Door de aanleg van het fietspad zal er inderdaad meer fietsverkeer over het fietspad gaan rijden omdat fietsers nu via het nieuwe deel van het fietspad via een kortere route vanuit Amersfoort Noord richting de Kreek en verder kunnen, bijvoorbeeld richting het centrum van Amersfoort. De mogelijkheden voor brommers wijzigen niet. Die rijden in de huidige situatie over het fietspad dat vanaf de Rondweg-Noord komt en dan verder via het Gangboord. Aan deze situatie verandert niets. Met de aanleg van het nieuwe deel van het fietspad wordt dus met name voor fietsers een betere verbinding gerealiseerd. Omdat voor brommers de situatie niet veranderd zou dit moeten betekenen dat het aantal brommers dat gebruik maakt van deze route niet enorm toeneemt. Daarmee zal ook de geluidsoverlast vanwege brommers niet enorm toenemen. Wel is het zo dat brommers voorheen vaak gebruik maakten van de Delta. Omdat dit verkeersonveilige situaties opleverde bij de kruising van de Delta/het Haf en de Delta/ de Lagune, zijn daar enige tijd geleden hekjes geplaatst waarmee brommers worden geweerd. Dat is een maatregel geweest waardoor meer brommers gebruik zijn gaan maken van het Gangboord. Omdat het aantal fietsers dat gebruik maakt van de route groter wordt, zal er mogelijk op sommige momenten wel sprake zijn meer stemgeluid op de route.*

- De route leidt naar diverse horecabestemmingen en een McDonalds vestiging. Dit trekt veel fiets- en scooterverkeer, vooral in de avond. De voormalige kinderspeelplaats aan het Gangboord is nu al een populaire hangplek (overlast en zwerfvuil).

#### *Reactie gemeente:*

*Via het fietspad kunnen diverse horecabestemmingen en een McDonalds vestiging worden bereikt. Ook nu loopt het fietspad daar langs. Het is niet aannemelijk dat er na aanleg van het nieuwe fietspad meer personen in de avond naar de horecabestemmingen zullen gaan. Bovendien wijzigt enkel de situatie voor fietsers, niet voor brommers en scooters.*

*De locatie van de voormalige kinderspeelplaats aan het Gangboord maakt geen onderdeel uit van het plan voor de aanleg van het fietspad. Dat deze voormalige kinderspeelplaats een populaire hangplek is (overlast en zwerfvuil) is geen reden om het fietspad niet aan te leggen. Wanneer het fietspad meer wordt gebruikt kan dit ook betekenen dat er minder overlast ontstaat omdat er meer sociale controle is.*

- In de Aeriusberekening wordt gesteld dat dit project niet zal leiden tot een toename van verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer. Dit is niet juist. Er zal een toename zijn van scooters en brommer op de Gangboord.

#### *Reactie gemeente:*

*Zoals hierboven al is aangegeven verandert voor scooters en brommers de situatie niet. Er zal geen sprake zijn van een enorme toename van het aantal scooters en brommers en daarmee ook niet van een toename van stikstof vanwege brommers en scooters.*

- De gemeente erkent in paragraaf 2.3 van de ruimtelijke onderbouwing dat er een toename van geluidsoverlast zal zijn. Maar dit wordt niet nader toegelicht in paragraaf 4.5.

#### *Reactie gemeente:*

*De toename van geluidsoverlast komt vooral voort uit het feit dat het fietspad wordt verlengd richting de Kreek. Deze verlenging wordt aangelegd over een bestaand voetpad en dit voetpad wordt verlegd richting het water. Waar tot nu toe alleen voetgangers gebruik maakten van de verbinding tussen het Gangboord en de Kreek gaan hier nu ook fietsers rijden. Het is mogelijk dat er op sommige momenten meer geluidsoverlast wordt ervaren doordat er meer fietsers gebruik maken van het fietspad. Het wonen in een stad brengt altijd leef- en verkeersgeluiden met zich mee, ook geluiden van fietsers op een fietspad zoals in de voorliggende situatie.*

- Nergens in het plan wordt een duidelijke uiteenzetting gegeven van wat de gevolgen nu precies zullen zijn voor de omwonenden.

*Reactie gemeente:*

*Reclamant geeft aan dat nergens goed omschreven is wat nu de gevolgen voor de omwonenden zijn. Hier is echter wel aandacht aanbesteed, met name in paragraaf 2.3 van de ruimtelijke onderbouwing. Er is aangegeven dat er met het nieuwe fietspad een verbetering is van de verkeersveiligheid, dat bewoners van het Gangboord en het Haf effecten zullen merken met name in de vorm van meer (stem)geluid, dat alternatieve routes door omwonenden worden aangedragen als de route maar niet door de eigen straat gaat. Daarom heeft de gemeente in dit geval gekozen voor de meest verkeersveilige route die ook ruimtelijk het best inpasbaar is. Deze route had tijdens een inloopavond een heel lichte voorkeur bij de aanwezigen.*

d. Verdwijnen groen

- Kattenbroek heeft al weinig groen. Dit moet worden beschermd, juist in de buurt rond de Kreek die ontworpen is met een landelijke inrichting en linkt met de natuur.

*Reactie gemeente*

*Het aanleggen van het fietspad draagt bij aan het bevorderen van het fietsen waardoor minder mensen de auto als vervoermiddel kiezen. Wanneer meer mensen de fiets pakken in plaats van de auto zal dit een positief effect hebben op het milieu en een gezonde leefomgeving. Om het fietspad aan te kunnen leggen moet inderdaad een strook gras worden opgeofferd. In dit geval weegt voor de gemeente het bevorderen van fietsen zwaarder in de belangenafweging dan het behoud van een deel van het gras. Bovendien verdwijnt niet al het groen maar enkel een deel van het gras. Dit is nodig omdat het fietspad breder wordt dan het huidige voetpad en het voetpad wordt verplaatst richting het water. Maar er blijven grasstroken behouden tussen het fietspad, voetpad en de waterkant. Bovendien wordt het gras op de oever langs het water vervangen door een plas-dras zone. Daarmee krijgt de oever meer diversiteit en meer kwaliteit. De taxussen worden ook behouden en worden verplaatst richting het water.*

- Naast aandacht voor de taxusbomen moet er ook aandacht zijn voor de begroeiing van de schutting en de bomen in de tuin van reclamant.

*Reactie gemeente:*

*Uit de BEA die reclamant bij de zienswijze heeft gevoegd blijkt inderdaad dat zonder maatregelen 2 bomen niet duurzaam gehandhaafd kunnen worden. Maar met inachtneming van maatregelen zullen de bomen wel duurzaam gehandhaafd kunnen worden. In de BEA is ook aangegeven dat de boom met nummer 1 (de kastanje) reeds in een ver gevorderd stadium aangetast is door de kastanjabloedingsziekte (*Pseudomonas syringae* pv. *Aesculi*) en dat deze ongeacht de geplande werkzaamheden niet duurzaam te handhaven is. Ondanks dat er geen overeenstemming is met reclamant over de erfafscheiding, zullen we bij de uitvoering van de aanleg van het fietspad wel de in de BEA genoemde maatregelen (zoals toepassen druk verdelende constructie en grondzuigen in plaats van ontgraven) meenemen. De BEA die reclamant bij de zienswijze heeft gevoegd is uitgevoerd met als uitgangspunt dat het fietspad nog minimaal 0,40 m dicht bij de te handhaven bomen gerealiseerd zou worden. De ligging van het fietspad is echter in het laatste plan aangepast en wordt verder van de te handhaven bomen aangelegd. Daardoor is de impact op deze bomen minder.*

- In de BEA wordt geadviseerd de taxussen 1,5 meter te verplaatsen. In de ruimtelijke onderbouwing staat dat ze 0,5 meter worden verplaatst. En in de vergunning staat niet precies beschreven waar nu vergunning voor wordt verleend. Verplaatsen met 0,5 meter is niet mogelijk. De bomen staan nu 1 meter uit de verharding en het fietspad wordt 1,5 meter breder.

*Reactie gemeente:*

*In de BEA wordt niet geadviseerd om de taxussen 1,5 meter te verplaatsen. Er is in de BEA van uit gegaan dat de taxussen tussen de 1 en 1,5 meter worden verplaatst. De BEA gaat echter niet over de maximale of minimale afstand waarover de taxussen verplaatst kunnen worden maar over de vraag of de taxussen verplaatst kunnen worden. En de conclusie daarvan is dat dit mogelijk is. In het huidige plan worden de taxussen ongeveer 40 cm verplaatst.*

- Toetsingskader artikel 4.12 APV is niet in ogenschouw genomen. Dit is in strijd met artikel 41.7 van het bestemmingsplan.

*Reactie gemeente:*

*In het geldende bestemmingsplan is in het kader van de verbrede reikwijdte (vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet) een aantal regels uit de Algemene Plaatselijke Verordening opgenomen, onder andere voor het kappen van bomen. In het betreffende artikel (41.7 overige zone - APV omgevingsvergunning voor het vellen van een houtopstand) is aangegeven dat bij toetsing te allen tijde gebruik dient te worden gemaakt van de op het moment van indienen van de aanvraag geldende regels uit de APV. Regel 4.12 uit de APV waar reclamant naar verwijst gaat over weigeringsgronden, bijzondere vergunningvoorschriften, herplant en instandhoudingsplicht, schadevergoeding, bestrijding van boomziekten, afstand van erfgrenslijn, kaart met monumentale bomen in gemeentelijk eigendom. De verschillende leden van dit artikel zijn niet van toepassing op de voorliggende vergunning. Daarnaast is in de zienswijze door reclamant niet aangegeven welk onderdeel van artikel 4.12 APV niet in ogenschouw is genomen.*

e. Nut en noodzaak niet aangetoond

- Ashok Bhalotra heeft in 2017 geconstateerd dat de voorgestelde oplossing disproportioneel en te grootschalig is. Kleine maatwerk aanpassingen ter plekke zouden ook volstaan.

*Reactie gemeente*

*Op 13 februari 2018 heeft de gemeenteraad al besloten (besluitnr. [5673220](#)) de fietsverbinding tussen Calveen en Het Masker te beschouwen als hoofdfietsroute zoals vastgelegd in het Fietsplan en hiervoor maatregelen te nemen die bijdragen aan vindbaarheid, comfort, directheid en veiligheid. Deze maatregelen bestaan onder andere uit de aanleg van een nieuw fietspad tussen Gangboord en de Kreek.*

*Daarnaast is de aanleg van het fietspad niet disproportioneel of te grootschalig. Een bestaand fietspad wordt verlengd. De verlenging die ongeveer 50 meter bedraagt, wordt aangelegd op de plek van een bestaand voetpad. Het voetpad wordt circa 2,7 meter verlegd.*



- Er zijn tussen Calveen en Kattenbroek al 3 verbindingsmogelijkheden. En de snelfietsroute Vathorst West- centrum Amersfoort ligt op slechts 350 meter.

*Reactie gemeente:*

*Het doel van de aanleg van de fietsroute langs het Gangboord is niet om fietsers van de snelfietsroutes om de wijk dóór de wijk te laten fietsen. Het doel is om bestaande fietsers tussen Calveen en Het Masker beter te faciliteren, en om de fietsbereikbaarheid van Calveen te verbeteren, zodat meer automobilisten ervoor kiezen om op de fiets naar Calveen te gaan.*

*Op dit moment is de fietsroute tussen Calveen en Het Masker erg onlogisch voor fietsers en zonder goede stratenkennis verdwaalt een fietser en is de overgang naar Rondweg Nood en Ruimtevaart slecht te vinden. Daarnaast zijn er onveilige verkeerssituaties op diverse punten van de bestaande fietsroutes en wordt overlast ondervonden door aanwonenden. Door het aanpassen van de fietsroute wordt deze logischer en beter vindbaar gemaakt voor fietsers, wordt de fietsroute comfortabeler en directer, en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Het is dus de verbetering van een bestaande fietsroute en samen met de andere verbindingen tussen Kattenbroek en Calveen wordt gezorgd voor een goede bereikbaarheid van de wijken voor de fiets.*

- Nergens wordt gezien of aanpassingen aan huidige route geen mogelijkheid bieden voor oplossen problemen. Problemen worden nu enkel verplaatst.

*Reactie gemeente:*

*De huidige fietsroute door Kattenbroek loopt door "gewone woonstraatjes" en zonder goede stratenkennis verdwaalt de fietser en vindt de overgang naar de Rondweg Noord en Ruimtevaart slecht. Met een fietspad langs het Gangboord, aangevuld met bewegwijzering, ontstaat voor de meeste fietsers, en op in elk geval een deel van het traject, een logischer route.*

f. Impact op bewoners en leefomgeving

- Een hoofdfietsroute met deze verkeersintensiteit past niet door een dichtbebouwde buurt met shared space en is een onevenredige zware ingreep op de leefomgeving van alle direct aanwonenden.

*Reactie gemeente*

*Een fietsroute zal altijd door woonbuurten moeten lopen om van Amersfoort Noord/Calveen naar het Masker en verder te komen, dat is onvermijdelijk. De aanleg van dit deel van de route is gebaseerd op een variant die het best inpasbaar en meest verkeersveilig is van de onderzochte alternatieven.*

- In de vergunning is geen voorwaarde opgenomen dat er geen luidruchtige brom- en snorfietsen gebruik mogen maken van het nieuwe fietspad terwijl dit in de ruimtelijke onderbouwing wel staat.

*Reactie gemeente:*

*Om het deel van het fietspad dat ter plaatse van het huidige voetpad wordt aangelegd in gebruik te kunnen nemen als fietspad is hiervoor op 21 januari 2020 een verkeersbesluit genomen. In dat verkeersbesluit is aangegeven dat op het nieuwe fietspad, tussen het Gangboord en De Kreek, alleen fietsen, elektrische snorfietsen en speed pedelecs toe te staan. Dit wordt gedaan door dit pad aan te wijzen als onverplicht fietspad, waarbij speed pedelecs worden toegestaan. Op een onverplicht fietspad zijn namelijk alleen fietsen, snorfietsen met uitgeschakelde verbrandingsmotor en elektrische snorfietsen toegestaan. Gelet op het doel van de maatregel, het beperken van geluidsoverlast, worden speed pedelecs wel toegestaan.*

*Bromfietsen en snorfietsen met een verbrandingsmotor mogen het pad dus niet gebruiken. Voor deze categorie geldt dat zij gebruik moeten maken van de rijbaan van het Gangboord om naar De Kreek te rijden, of al een op ander punt in hun route moeten beslissen om het Gangboord te vermijden.*

### **Motie over verkeersbesluit**

*Op 29 september 2020 is door DENK in de vergadering van Het Besluit een motie ([2020-106M](#)) ingediend over het verkeersbesluit. De motie is niet in stemming gebracht omdat het besluit over de verklaring van geen bedenkingen voor de fietsroute is teruggetrokken en opnieuw ter besluitvorming wordt aangeboden aan de raad. Naar aanleiding van de motie stellen wij voor om het toestaan van speedpedelecs op dit fietspad terug te draaien middels een nieuw verkeersbesluit. De onderbouwing hiervoor is dat momenteel een gemeente breed onderzoek loopt naar de positie van snor-/bromfietsen en speedpedelecs in de stad. Dit onderzoek liep nog niet op het moment dat het verkeersbesluit voor dit fietspad is genomen. Het verkeersbesluit dat is vastgesteld voor dit fietspad heeft als doel geluid en stankoverlast voorkomen. De argumentatie dat speedpedelecs geen geluid- en stankoverlast produceren en dus toegestaan kunnen worden past daar in. Het effect op de verkeersveiligheid en de afwijking van staand beleid zijn echter niet expliciet beschouwd. Het verkeersbesluit is weliswaar onherroepelijk, maar in de wetenschap dat de afweging onvolledig is kiezen we er nu voor om een gewijzigd verkeersbesluit voor het nieuwe fietspad langs het Gangboord in procedure te brengen waarmee speedpedelecs worden geweerd. Het al dan niet toestaan van speedpedelecs op dit fietspad wordt dan op een later moment besloten, wanneer het is ingebed in een stadsbrede aanpak.*

*Het nieuwe verkeersbesluit wordt zo snel mogelijk in procedure gebracht zodat het fietspad na realisatie gebruikt kan worden overeenkomstig dit nieuwe verkeersbesluit.*

- g. Bewonersperspectief onvoldoende gehoord en meegewogen
- Er is niets gedaan met aangedragen alternatieven. Bewoners worden beschouwd als toevallige aanwonenden van een mobiliteitsproject.

### **Reactie gemeente:**

*In 2016 zijn drie bijeenkomsten georganiseerd waar de verschillende varianten voor de route van het fietspad zijn besproken met omwonenden. Na die bijeenkomsten zijn veel reacties, vragen en opmerkingen en alternatieve plannen van omwonenden bij de gemeente binnen gekomen, zowel schriftelijk als mondeling. Hierna is in vier vergaderingen door de gemeenteraad gesproken over de varianten, de voor- en nadelen ervan en mogelijke alternatieven. Hierbij is de inbreng, de belangen, meningen en opvattingen van omwonenden en experts nadrukkelijk betrokken en zijn de verslagen van de bewonersavonden gedeeld met de raadsfracties. Bij de behandeling in de raad heeft eenieder de gelegenheid gehad om in te spreken. Na deze bijeenkomsten is door de gemeente gekozen voor de route langs het Gangboord. Dit de kortste route met weinig verkeerslichten en het te overbruggen hoogteverschil is klein.*

*Op 26 juni 2018 is er vervolgens weer een avond georganiseerd voor omwonenden waar 3 varianten zijn voorgelegd voor de aanleg van de fietsroute langs het Gangboord. Tijdens deze avond was er bij de omwonenden geen duidelijke voorkeur voor één van de varianten. Daarom heeft de gemeente gekozen voor de meest verkeersveilige en ruimtelijk best inpasbare variant. Daarna zijn er nog diverse overleggen met omwonenden geweest over de inpassing en uitvoering van het fietspad en voetpad.*

- Tevergeefs is gevraagd om inzicht in de toegezegde evaluatieprocedure en aangegeven mee te willen denken. Nu staat er dat bewoners betrokken gaan worden maar de keuzes over wat wordt geëvalueerd zijn al gemaakt.

*Reactie gemeente:*

*Voor de aanleg van het fietspad wordt een zogenaamde 0-meting uitgevoerd. Bij die meting worden het aantal brom- en snorfietsers geteld dat in overtreding is. Circa 6 maanden nadat het fietspad klaar is wordt nogmaals een meting houden. Bij de evaluatie worden de bewoners betrokken.*

h. Uitvoeren werk/werkzaamheden

- Niet aangetoond is dat aan artikel 48 van het bestemmingsplan wordt voldaan (vergunning wordt enkel verleend indien op andere wijze verstening wordt voorkomen - ter voorkoming van hittestress - dan wel waterdoorlatendheid is geregeld - ter voorkoming van overstroming door hevige regenval.

*Reactie gemeente*

*Voor het aanleggen van het fietspad en voetpad verdwijnt een strook gras. Ter compensatie en om een duidelijke afscheiding te maken tussen het Gangboord en het fietspad wordt een haag geplant. Daarnaast wordt op de Delta groen toegevoegd. Tevens wordt het gras op de oever van de watergang vervangen door een plas-dras zone waarmee meer diversiteit zal ontstaan en meer kwaliteit van het groen.*

i. Vvgb

- De verklaring van geen bedenkingen is enkel voorbereid door het college terwijl deze door de gemeenteraad moet worden verleend.

*Reactie gemeente*

*Op 21 april 2020 is de gemeenteraad akkoord gegaan met de ontwerp verklaring van geen bedenkingen. Nadat het college heeft ingestemd met de behandeling van de ingediende zienswijzen en de aanpassingen in het plan wordt ook de definitieve verklaring van geen bedenkingen weer voorgelegd aan de gemeenteraad.*

j. Motiveringsbeginsel, zorgvuldigheidsbeginsel, evenredigheidsbeginsel

- Er wordt enkel aangegeven dat een vergunning nodig is voor de activiteit 'vellen van een houtopstand' en het 'verrichten van werkzaamheden'. Er wordt niet aangegeven hoe de toetsing hiervan heeft plaatsgevonden.

*Reactie gemeente*

*In de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning wordt een onderbouwing gegeven van alle relevante aspecten. In de ontwerp omgevingsvergunning is abusievelijk geen verwijzing opgenomen naar de ruimtelijke onderbouwing. Dit zullen wij alsnog doen.*

**Conclusie**

De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning:

- Het hoogteverschil tussen fietspad en voetpad wordt aangepast waardoor de helling maximaal 14 centimeter zal zijn. Ter plaatse van de oversteek komt het fietspad op een hoogte te liggen van +1.50 N.A.P. en het voetpad op een hoogte van +1.36 N.A.P.
- In de omgevingsvergunning wordt een verwijzing opgenomen naar het verkeersbesluit voor dit fietspad.
- In de omgevingsvergunning wordt een verwijzing opgenomen naar de ruimtelijke onderbouwing.

**2.6 Zienswijze reclamant 6**

**Ontvankelijkheid**

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 9 juni 2020) en van naam, adres en ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

### **Samenvatting**

- a. Reclamant is het niet eens met het aanleggen van het fietspad omdat:
- Er nu fietsers, brommers en voetgangers vlak voor de patio langskomen

#### *Reactie gemeente*

*In de huidige situatie lopen ook voetgangers langs het water tussen het Gangboord en De Kreek. In de nieuwe situatie wordt het voetpad wel dichterbij de oever van het water gelegd. Ook wordt in de nieuwe situatie een fietspad aangelegd. Dit kan een toename van (stem)geluid betekenen. Langs dit deel van het fietspad staan 5 woningen aan het Haf. Deze bewoners kunnen dus meer (stem) geluid ervaren.*

- Dit veel geluidsoverlast gaat geven

#### *Reactie gemeente:*

*De toename van geluidsoverlast komt vooral voort uit het feit dat het fietspad wordt verlengd richting de Kreek. Deze verlenging wordt aangelegd over een bestaand voetpad en dit voetpad wordt verlegd richting het water. Waar tot nu toe alleen voetgangers gebruik maakten van de verbinding tussen het Gangboord en de Kreek gaan hier nu ook fietsers rijden. Het is mogelijk dat er op sommige momenten meer geluidsoverlast wordt ervaren doordat er meer fietsers gebruik maken van het fietspad. Het wonen in een stad brengt altijd leef- en verkeersgeluiden met zich mee, ook geluiden van fietsers op een fietspad zoals in voorliggende situatie.*

- Het nu al druk is met brommer verkeer

#### *Reactie gemeente:*

*De situatie voor brommers wijzigt niet met dit plan. Die rijden in de huidige situatie over het fietspad dat vanaf de Rondweg-Noord komt en dan verder via het Gangboord. Aan deze situatie verandert niets. Met de aanleg van het nieuwe deel van het fietspad wordt dus met name voor fietsers een betere verbinding gerealiseerd. Omdat voor brommers de situatie niet verandert zou dit moeten betekenen dat het aantal brommers dat gebruik maakt van deze route niet enorm toeneemt. Wel is het zo dat brommers voorheen vaak gebruik maakten van de Delta. Omdat dit verkeersonveilige situaties opleverde bij de kruising van de Delta/het Haf en de Delta/ de Lagune, zijn daar enige tijd geleden hekjes geplaatst waarmee brommers worden geweerd. Dat is een maatregel geweest waardoor meer brommers gebruik zijn gaan maken van het Gangboord.*

- Het woongenot wordt aangetast, het gaat niet meer prettig zijn om op de patio te zitten

#### *Reactie gemeente:*

*Reclamant geeft aan dat het woongenot wordt aangetast en dat het niet meer prettig zal zijn om op de patio te zitten. De belangrijkste wijziging in relatie tot dit punt is dat het voetpad naar de waterkant wordt verschoven. Het pad wordt op ongeveer 2,5 meter van de waterkant aangelegd. De gemeente hecht echter een groot belang aan de verkeersveiligheid en de vindbaarheid van een goede fietsroute van Amersfoort Noord/Calveen naar het Masker en verder. Het aanleggen van het fietspad draagt bij aan het bevorderen van het fietsen waardoor minder mensen de auto als vervoermiddel kiezen. Wanneer meer mensen de fiets pakken in plaats van de auto zal dit een positief effect hebben op het milieu en een gezonde leefomgeving. Om het fietspad aan te kunnen leggen moet het voetpad worden verschoven. Dit is meegenomen in de belangenafweging. Ondanks dat voetgangers inderdaad dichterbij de patio's van de woningen aan het Haf zullen lopen, is toch besloten om te*

*kiezen voor deze variant omdat dit de meest verkeersveilige en ruimtelijk de best inpasbare variant voor de fietsroute is.*

### **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

## **2.7 Zienswijze reclamant 7**

### **Ontvankelijkheid**

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 10 juni 2020) en van naam, adres en ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

### **Samenvatting**

- a. Reclamant voelt zich niet serieus genomen als bewoner  
Reclamant heeft studies gedaan en voorstellen en alternatieven aangedragen. Hier heeft de gemeente geen reactie op gegeven.

#### *Reactie gemeente*

*In 2016 zijn drie bijeenkomsten georganiseerd waar de verschillende varianten voor de route van het fietspad zijn besproken met omwonenden. Na die bijeenkomsten zijn veel reacties, vragen en opmerkingen en alternatieve plannen van omwonenden bij de gemeente binnen gekomen, zowel schriftelijk als mondeling. Hierna is in vier vergaderingen door de gemeenteraad gesproken over de varianten, de voor- en nadelen ervan en mogelijke alternatieven. Hierbij is de inbreng, de belangen, meningen en opvattingen van omwonenden en experts nadrukkelijk betrokken en zijn de verslagen van de bewonersavonden gedeeld met de raadsfracties. Bij de behandeling in de raad heeft eenieder de gelegenheid gehad om in te spreken. Na deze bijeenkomsten is door de gemeente gekozen voor de route langs het Gangboord. Dit de kortste route met weinig verkeerslichten en het te overbruggen hoogteverschil is klein.*

*Op 26 juni 2018 is er vervolgens weer een avond georganiseerd voor omwonenden waar 3 varianten zijn voorgelegd voor de aanleg van de fietsroute langs het Gangboord. Tijdens deze avond was er bij de omwonenden geen duidelijke voorkeur voor één van de varianten. Daarom heeft de gemeente gekozen voor de meest verkeersveilige en ruimtelijk best inpasbare variant. Daarna zijn er nog diverse overleggen met omwonenden geweest over de inpassing en uitvoering van het fietspad en voetpad.*

- b. Luchtkwaliteit

De conclusie van de aerius berekening klopt niet. Daarin staat dat het project enkel gaat om de aanleg van meer fietsgelegenheid en dat daarom de gebruiksfase niet is berekend. Maar de consequentie van de fietsgelegenheid zorgt wel voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. De fietsroute sluit aan op een oversteek van de Rondweg Noord. Meer fietsers over de oversteek betekent meer opstoppen op de Rondweg Noord, een negatief effect op de ontsluiting van bedrijventerrein Calveen en een verminderde doorstroming op de op- en afritten van de A1. Dit alles zorgt voor wachtende auto's en dus meer uitstoot van NO<sub>2</sub> en roet. Dit moet onderzocht worden.

#### *Reactie gemeente*

*Bij de Aerius-berekening is uitgegaan van de huidige aantallen fietsers die gebruik maken van de fietsverbinding. Een toename van het aantal fietsers zal niet direct leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in de woonomgeving.*

*Gemeente Amersfoort heeft als beleid om het fietsgebruik te stimuleren. Dat is vastgelegd in het Fietsplan 2016-2020. Dat betekent dat de omstandigheden voor fietsers zo optimaal mogelijk worden gemaakt zodat er meer wordt gefietst en minder met de auto wordt gereden. Dit levert op meerdere vlakken, waaronder geluid- en luchtkwaliteit, veel voordelen op. Bij de afstelling van de verkeersregelininstallatie bij Rondweg-Noord wordt een zo optimaal mogelijke balans gezocht tussen de tijd en momenten die de fietser krijgt om over te steken en de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Dit betekent dat de verkeersregelininstallatie zo wordt afgesteld dat er 15 fietsers per groenfase per richting kunnen oversteken. Er zijn 45 groenfases per uur waardoor er 675 fietsers per uur per richting in een spitsuur kunnen oversteken. Globaal komt dat neer op een maximale capaciteit van 6750 fietsers per dag per richting. Op dit moment steken er ongeveer in een spitsuur maximaal 175 fietsers per richting over. Dat betekent dat deze oversteek nog een restcapaciteit kent van 500 fietsers per richting per uur. Er kan dus nog een groei van 285% opgevangen worden.*

- c. Er is geen onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten effecten van de kruising van de hoofdfietsroute met de Rondweg-Noord. Daardoor kan er geen evenwichtige belangenafweging worden gemaakt. Reclamant illustreert het te verwachten effect met enkele afbeeldingen van de locatie van de kruising, de aangrenzende verkeersaansluitingen en de mogelijke verkeersopstoppen.

*Reactie gemeente*

*Voor een reactie op dit punt wordt verwezen naar de reactie op het voorgaande punt.*

## **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de omgevingsvergunning.

## **2.8 Zienswijze reclamant 8**

### **Ontvankelijkheid**

De zienswijze is binnen de termijn binnengekomen (ontvangen 10 juni 2020) en van naam, adres en ondertekening voorzien. De zienswijze is ontvankelijk.

### **Samenvatting**

- a. Reclamant vreest negatieve effecten op het woongenot door geluids- en stankoverlast, verstoorde nachtrust en een onveilige situatie direct voor de voordeur. Deze effecten worden aan de kant geschoven voor in Amersfoort werkende (maar niet wonende) forenzen en niet-wijkgenoten.

*Reactie gemeente*

*Door de aanleg van het fietspad zal er inderdaad meer fietsverkeer over het fietspad gaan rijden omdat fietsers nu via het nieuwe deel van het fietspad via een kortere route vanuit Amersfoort Noord richting de Kreek en verder kunnen, bijvoorbeeld richting het centrum van Amersfoort. De mogelijkheden voor brommers wijzigen niet. Die rijden in de huidige situatie over het fietspad dat vanaf de Rondweg-Noord komt en dan verder via het Gangboord. Aan deze situatie verandert niets. Met de aanleg van het nieuwe deel van het fietspad wordt dus met name voor fietsers een betere verbinding gerealiseerd. Omdat voor brommers de situatie niet verandert zou dit moeten betekenen dat het aantal brommers dat gebruik maakt van deze route niet enorm toeneemt. Wel is het zo dat brommers voorheen vaak gebruik maakten van de Delta. Omdat dit verkeersonveilige situaties opleverde bij de kruising van de Delta/het Haf en de Delta/ de Lagune, zijn daar enige tijd geleden hekjes geplaatst waarmee brommers worden geweerd. Dat is een maatregel geweest waardoor meer brommers gebruik zijn gaan maken van het Gangboord. Er zal dus wat meer geluid zijn vanwege de aanleg van het fietspad. Het gaat dan met name om*

*stemgeluid van fietsers. Omdat de situatie voor brommers niet wijzigt zal er geen sprake zijn van een enorme toename van brommers en daarmee ook niet van een grote toename van brommergeluid en uitlaatgassen. Dat zelfde geldt voor een toename van verstoorde nachtrust en een onveilige situatie.*

**b. Verkeersonveiligheid**

Er is geen impactanalyse gemaakt van de nieuwe verkeerssituatie. Volgens reclamant ontstaan nieuwe gevaren zones:

- Om bij het voetpad te komen moeten bewoners van het Gangboord altijd het drukke fietspad oversteken.

*Reactie gemeente*

*Het klopt dat bewoners van het Gangboord het fietspad moeten oversteken om bij het voetpad te komen. Vanuit het Gangboord kan dit op 2 plekken. Ter hoogte van de Delta en ongeveer in het midden van het fietspad ter hoogte van de parkeerstrook. Oversteken van het fietspad is op deze plekken prima mogelijk.*



- Er is maar op 1 plaats een oversteek naar het voetpad.

*Reactie gemeente:*

*Zoals hierboven is aangegeven zijn er voor voetgangers vanuit het Gangboord 2 plekken waar het fietspad kan worden overgestoken om bij het voetpad te komen.*

- Reclamant moet of over het fietspad of tegen het verkeer in over de rijbaan naar de oversteek.

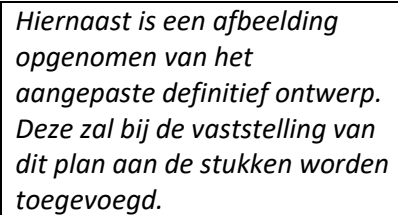
*Reactie gemeente:*

*De afstand om bij een oversteekplaats van het fietspad te komen is niet erg groot. En ook in de huidige situatie moet reclamant over de rijbaan lopen om bij het voetpad te komen.*

- De oversteek is aflopend naar het voetpad langs het water. Dit is gevaarlijk voor rolstoelgebruikers, ouders met kinderwagens en jonge kinderen.

*Reactie gemeente:*

Hiernaast is een afbeelding opgenomen van het aangepaste definitief ontwerp. Deze zal bij de vaststelling van dit plan aan de stukken worden toegevoegd.



*Dit hoogteverschil van maximaal 14 cm wordt overbrugd over een lengte van 3,5 meter. Dit is een zeer acceptabele situatie ook voor kinderwagens en mensen in een rolstoel.*

- Reactie gemeente:*

- De kruising Gangboord/fietspad is complex, onoverzichtelijk en er mengen verkeersstromen op een klein oppervlak.

*Reclamant geeft aan dat de kruising van het Gangboord met het fietspad en voetpad onoverzichtelijk is. Niet is aangegeven waarom reclamant dit vindt. Het weggedeelte van het Gangboord is hier circa 7,6 meter breed. En het weggedeelte van het Gangboord wordt door een haag gescheiden van het fietspad en voetpad. Daarmee wordt er een duidelijk onderscheid aangebracht in het weggedeelte en het fietspad en voetpad.*

30

*voetgangers goed zicht op zowel het Gangboord als het fietspad. Wij zijn daarom van mening dat de kruising van het Gangboord met het fietspad niet onoverzichtelijk is.*

- Bewoners van het Gangboord moeten eerst een stuk tegen het verkeer in fietsen om bij het fietspad te komen. En de beoogde haag belemmert de toegang tot het fietspad.

*Reactie gemeente:*

*Reclamant geeft aan dat bewoners van het Gangboord eerst een stuk tegen het verkeer in moeten fietsen om bij het fietspad te komen. Het Gangboord wordt inderdaad over een beperkt gedeelte, alleen voor gemotoriseerd verkeer, eenrichting verkeer. Voor fietsers verandert de situatie niet. De beoogde haag zal regelmatig worden gesnoeid zodat de hoogte niet groter wordt dan 80 cm. Daarmee belemmert de haag de toegang tot het fietspad niet.*

- Het huidige fietspad onder de geluidswal door is smaller dan het beoogde fietspad. Dit geeft een gevaarlijke situatie/bottleneck.

*Reactie gemeente:*

*Ook in de huidige situatie is het fietspad onder de geluidswal door smaller dan het Gangboord. Er zullen in de nieuwe situatie wel meer fietsers gebruik maken van het fietspad maar dit zal niet leiden tot een gevaarlijke situatie/bottleneck. Het fietspad is dusdanig lang dat ook bij een rood licht voor de fietsoversteek van de Rondweg-Noord, er voldoende ruimte is voor fietsers om te wachten. En wanneer het fietsverkeer kan doorstromen dan is er helemaal geen sprake van gevaarlijke situaties of een bottleneck.*

- Ook de oversteek van de Rondweg-Noord is niet breed genoeg en de verkeerslichten zijn krap afgesteld.

*Reactie gemeente:*

*De oversteek van de fietsers over de Rondweg-Noord is net zo breed als de onderdoorgang van de geluidswal en het fietspad langs de Ruimtevaart en is breed genoeg voor fietsers om in twee richtingen over te kunnen steken. De verkeerslichten worden zo afgesteld dat fietsers voldoende tijd krijgen om over te steken.*

- Doordat het stuk rijbaan in de ronding van het Gangboord eenrichting verkeer wordt, ontstaan nog meer gevaarlijke situaties. Vuilniswagens moeten tegen het verkeer in rijden. En de bocht is onoverzichtelijk en wordt gebruikt door zowel fietsers als (vracht) auto's die elkaar niet kunnen ontwijken vanwege ruimtegebrek.

*Reactie gemeente:*

*Het stuk rijbaan in de ronding van het Gangboord dat eenrichting verkeer wordt is circa 3,5 meter breed. Deze breedte is voldoende om gevaarlijke situaties te voorkomen. Vuilniswagens gaan hier inderdaad tegen het verkeer in rijden. Dat gebeurt op meer plekken in de stad en de chauffeurs zijn dit gewend. Ze zijn het dus ook gewend om in dergelijke situaties voorzichtig te rijden.*

#### c. Overlast

- Het aantal fietsbewegingen neemt toe van 1000 tot 2500 a 3000 per dag. Dat is 3x zo veel en dus ook 3x zo veel overlast (drukke en geluid). Dit is onaanvaardbaar voor een wijk die is opgebouwd volgens het 'shared space' concept.

*Reactie gemeente*

*De gemeente Amersfoort wil het fietsgebruik stimuleren en de omstandigheden zo optimaal mogelijk maken voor de fiets zodat er minder gebruik wordt gemaakt van de auto. Dit beleid is vastgelegd in*

*het Fietsplan 2016-2020. Het gebruik van de fiets levert op meerdere vlakken, onder andere op luchtkwaliteit, veel voordelen op ten opzichte van reizen per auto. Door de aanleg van het fietspad langs het Gangboord zal er inderdaad meer fietsverkeer over het fietspad gaan rijden omdat fietsers nu via het nieuwe deel van het fietspad via een kortere route vanuit Amersfoort Noord richting de Kreek en verder kunnen, bijvoorbeeld richting het centrum van Amersfoort. Door een toename van het aantal fietsers zal er sprake zijn meer stemgeluid op de route. De overlast zal echter niet dusdanig groot zijn dat moet worden afgezien van het aanleggen van het fietspad. Daarvoor zijn de voordelen van het fietspad te groot.*

*De aanleg van het fietspad is mogelijk in een woonwijk. Dat een woonwijk is ontworpen volgens het shared space concept betekent niet dat daar nooit een fietspad in aangelegd kan worden. Bij een shared space concept moet de inrichting van de openbare ruimte recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is om hierbij te komen tot een goede balans tussen verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies. De aanpak stimuleert de eigen verantwoordelijkheid en normaal, sociaal gedrag bij mensen in het verkeer. In voorliggend plan loopt het fietspad langs een watergang en vormt daarmee geen belemmering voor het shared space concept van deze wijk.*

- Het fietspad ligt tussen water en aan beide kanten hoge huizen. Daarmee ontstaat een klankkast waardoor geluid ver draagt en tussen de huizen heen en weer wordt gekaatst. Geluid van gemotoriseerd (fiets) verkeer maar ook stemmen van vooral jongeren die in het weekend uit gaan.

#### *Reactie gemeente:*

*De belangrijkste wijziging die voorliggend plan mogelijk maakt is de aanleg van het fietspad ter plaatse van het huidige voetpad. Het overige deel van het fietspad is ook nu als zodanig in gebruik. Dit nieuwe deel van het fietspad ligt inderdaad tussen water en aan beide kanten huizen. Het voetpad is ook in de huidige situatie aanwezig. De toename in geluid bestaat dus vooral uit stemgeluid van fietsers. Deze toename van geluid zal niet dusdanig groot zijn dat daardoor het fietspad niet aangelegd kan worden. Er zal ook geen sprake zijn van een klankkast en van tussen de huizen heen en weer kaatsend geluid. De rijen woningen ter plaatse van het nieuwe fietspad staan niet recht tegenover elkaar. Op onderstaande afbeelding is dit te zien.*



*Gemotoriseerd (fiets) verkeer is niet toegestaan op het nieuwe deel van het fietspad. Dit zal dan ook niet tot een toename van geluid leiden. Stemgeluid van jongeren die in het weekend uit gaan is wel mogelijk. Maar het feit dat er jongeren die uit gaan gebruik gaan maken van het fietspad is geen reden om het fietspad niet aan te leggen. De gemeente hecht een groot belang aan de verkeersveiligheid en de vindbaarheid van een goede fietsroute van Amersfoort Noord/Calveen naar het Masker en verder. Het aanleggen van het fietspad draagt bij aan het bevorderen van het fietsen waardoor minder mensen de auto als vervoermiddel kiezen. Wanneer meer mensen de fiets pakken in plaats van de auto zal dit een positief effect hebben op het milieu en een gezonde leefomgeving. Om het fietspad aan te kunnen leggen moet het voetpad worden verschoven. Tussen het Gangboord en De Kreek kunnen na de aanleg van het fietspad dus fietsen gaan rijden. Ook jongeren zullen in het weekend het fietspad gebruiken. Dit is meegenomen in de belangenafweging. Ondanks dat door de aanleg van dit deel van het fietspad een toename van stemgeluid kan ontstaan, is toch besloten om te kiezen voor deze variant omdat dit de meest verkeersveilige en ruimtelijk de best inpasbare variant voor de fietsroute is.*

- De route leidt naar diverse horecabestemmingen en een McDonalds vestiging. Dit trekt veel fiets- en scooterverkeer, vooral in de avond. De voormalige kinderspeelplaats aan het Gangboord is nu al een populaire hangplek (overlast en zwerfvuil).

*Reactie gemeente:*

*Via het fietspad kunnen diverse horecabestemmingen en een McDonalds vestiging worden bereikt. Ook nu loopt het fietspad daar langs. Het is niet aannemelijk dat er na aanleg van het nieuwe fietspad meer personen in de avond naar de horecabestemmingen zullen gaan. Bovendien wijzigt enkel de situatie voor fietsers, niet voor brommers en scooters.*

*De locatie van de voormalige kinderspeelplaats aan het Gangboord maakt geen onderdeel uit van het plan voor de aanleg van het fietspad. Dat deze voormalige kinderspeelplaats een populaire hangplek is (overlast en zwerfvuil) is geen reden om het fietspad niet aan te leggen. Wanneer het fietspad meer wordt gebruikt kan dit ook betekenen dat er minder overlast ontstaat omdat er meer sociale controle is.*

- De gemeente meent dat er enige overlast voor omwonenden zal zijn maar de bezwaren worden van tafel geveegd.

*Reactie gemeente:*

*Overall waar een fietspad door een woonwijk wordt aangelegd zal er mogelijk op sommige momenten sprake zijn van een toename van (stem) geluid. Dat is niet te vermijden. Wanneer dit fietspad op een ander plek wordt aangelegd dan ontstaat daar mogelijk een toename van (stem) geluid.*

*Er is gekozen voor deze locatie om het fietspad aan te leggen omdat deze variant vanuit verkeerskundig oogpunt het meest veilig is en daarnaast ruimtelijk het best inpasbaar.*

- Er zijn geen financiële middelen om het beloofde 'bromverbod' te handhaven.

*Reactie gemeente:*

*Met name in het weekend en 's avonds wordt door boa's, wanneer daar aanleiding toe is, gehandhaafd op het 'brommerverbod'. Dat gebeurt binnen de bestaande budgetten.*

d. Verdwijnen parkeerplaatsen

Er wordt geschetst dat er 2 parkeerplaatsen verdwijnen. Maar er verdwijnen ook nog 2 onofficiële parkeerplaatsen waardoor het parkeerprobleem alleen maar groter wordt. De garage kan reclamant niet gebruiken omdat de weg te smal is om de garage in te rijden.

*Reactie gemeente*

*Met onofficiële parkeerplaatsen hoeft in principe geen rekening te worden gehouden. Dat doen we deels wel omdat van de 2 parkeerplaatsen die met dit plan worden verplaatst, 1 parkeerplaats een niet officiële parkeerplaats is.*

*De rijbaan van het Gangboord is 3,5 meter breed. Deze breedte had de rijbaan al bij het ontwerp van de wijk. Ook de garages bij de woningen zijn ontworpen bij een rijbaanbreedte van 3,5 meter. Aan deze situatie wordt met de aanleg van het fietspad niets gewijzigd.*

e. Bewonersperspectief onvoldoende gehoord en meegewogen

Er is niets gedaan met aangedragen alternatieven. Bewoners worden beschouwd als toevallige aanwonenden van een mobiliteitsproject. Het nieuwe voet- en fietspad zijn vooral ontworpen voor doorreizigers.

*Reactie gemeente*

*In 2016 zijn drie bijeenkomsten georganiseerd waar de verschillende varianten voor de route van het fietspad zijn besproken met omwonenden. Na die bijeenkomsten zijn veel reacties, vragen en opmerkingen en alternatieve plannen van omwonenden bij de gemeente binnen gekomen, zowel schriftelijk als mondeling. Hierna is in vier vergaderingen door de gemeenteraad gesproken over de varianten, de voor- en nadelen ervan en mogelijke alternatieven. Hierbij is de inbreng, de belangen, meningen en opvattingen van omwonenden en experts nadrukkelijk betrokken en zijn de verslagen van de bewonersavonden gedeeld met de raadsfracties. Bij de behandeling in de raad heeft eenieder de gelegenheid gehad om in te spreken. Na deze bijeenkomsten is door de gemeente gekozen voor de route langs het Gangboord. Dit de kortste route met weinig verkeerslichten en het te overbruggen hoogteverschil is klein.*

*Op 26 juni 2018 is er vervolgens weer een avond georganiseerd voor omwonenden waar 3 varianten zijn voorgelegd voor de aanleg van de fietsroute langs het Gangboord. Tijdens deze avond was er bij de omwonenden geen duidelijke voorkeur voor één van de varianten. Daarom heeft de gemeente gekozen voor de meest verkeersveilige en ruimtelijk best inpasbare variant. Daarna zijn er nog diverse overleggen met omwonenden geweest over de inpassing en uitvoering van het fietspad en voetpad.*

**Conclusie**

De zienswijze leidt tot aanpassing van de omgevingsvergunning. Het hoogteverschil tussen fietspad en voetpad wordt aangepast waardoor de helling maximaal 14 centimeter zal zijn. Ter plaatse van de oversteek komt het fietspad op een hoogte te liggen van +1.50 N.A.P. en het voetpad op een hoogte van +1.36 N.A.P.

### 3. Conclusie

#### 3.1 Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

De zienswijzen leiden tot het aanpassen van de omgevingsvergunning.

- Het hoogteverschil tussen fietspad en voetpad wordt aangepast waardoor de helling maximaal 14 centimeter zal zijn. Ter plaatse van de oversteek komt het fietspad op een hoogte te liggen van +1.50 N.A.P. en het voetpad op een hoogte van +1.36 N.A.P.
- In de omgevingsvergunning wordt een verwijzing opgenomen naar het verkeersbesluit voor dit fietspad.
- In de omgevingsvergunning wordt een verwijzing opgenomen naar de ruimtelijke onderbouwing.

#### 3.2 Ambtshalve aanpassingen

In het ontwerp van de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning wordt gemeld dat het zuidelijk deel van het fietspad, tussen het Gangboord en de Kreek, een onverplicht fietspad wordt. Op een onverplicht fietspad is het verboden voor brom- en snorfietsen die worden aangedreven door een verbrandingsmotor, tenzij deze is uitgeschakeld. Met een elektrische brom- of snorfiets mag je er dus wel komen (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, art.5 lid 3). Dit laatste punt is niet in overeenstemming met het verkeersbesluit dat is genomen voor dit fietspad. Daarin is aangegeven dat op het nieuwe fietspad, tussen het Gangboord en De Kreek, alleen fietsen, elektrische snorfietsen en speed pedelecs zijn toegestaan. Dit wordt gedaan door dit pad aan te wijzen als onverplicht fietspad, waarbij speed pedelecs worden toegestaan. Op een onverplicht fietspad zijn namelijk alleen fietsen, snorfietsen met uitgeschakelde verbrandingsmotor en elektrische snorfietsen toegestaan (*en dus geen bromfietsen met uitgeschakelde verbrandingsmotor en elektrische bromfietsen zoals in het ontwerp van de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven*). Gelet op het doel van de maatregel, het beperken van geluidsoverlast, worden volgens het huidige verkeersbesluit speedpedelecs wel toegestaan. Bromfietsen en snorfietsen met een verbrandingsmotor mogen het pad dus niet gebruiken. Voor deze categorie geldt dat zij gebruik moeten maken van de rijbaan van het Gangboord om naar De Kreek te rijden, of al een op ander punt in hun route moeten beslissen om het Gangboord te vermijden. De ruimtelijke onderbouwing wordt op dit punt aangepast.

#### Motie over verkeersbesluit

Op 29 september 2020 is door DENK in de vergadering van Het Besluit een motie ([2020-106M](#)) ingediend over het verkeersbesluit. De motie is niet in stemming gebracht omdat het besluit over de verklaring van geen bedenkingen voor de fietsroute is teruggetrokken en opnieuw ter besluitvorming wordt aangeboden aan de raad. Naar aanleiding van de motie stellen wij voor om het toestaan van speedpedelecs op dit fietspad terug te draaien middels een nieuw verkeersbesluit. De onderbouwing hiervoor is dat momenteel een gemeente breed onderzoek loopt naar de positie van snor-/bromfietsen en speedpedelecs in de stad. Dit onderzoek liep nog niet op het moment dat het verkeersbesluit voor dit fietspad is genomen. Het verkeersbesluit dat is vastgesteld voor dit fietspad heeft als doel geluid en stankoverlast voorkomen. De argumentatie dat speedpedelecs geen geluid- en stankoverlast produceren en dus toegestaan kunnen worden past daar in. Het effect op de verkeersveiligheid en de afwijking van staand beleid zijn echter niet expliciet beschouwd. Het verkeersbesluit is weliswaar onherroepelijk, maar in de wetenschap dat de afweging onvolledig is kiezen we er nu voor om een gewijzigd verkeersbesluit voor het nieuwe fietspad langs het Gangboord in procedure te brengen waarmee speedpedelecs worden geweerd. Het al dan niet toestaan van speedpedelecs op dit fietspad wordt dan op een later moment besloten, wanneer het is ingebed in een stadsbrede aanpak. Het nieuwe verkeersbesluit wordt zo snel mogelijk in procedure gebracht zodat het fietspad na realisatie gebruikt kan worden overeenkomstig dit nieuwe verkeersbesluit.

Vastgesteld bij besluit van het college van burgemeester en wethouders van Amersfoort d.d. 10 november 2020, nr. 1350621

A large red circle is positioned on the right side of the page, partially cut off by the edge. It overlaps the white background and the green footer area.

**Gemeente Amersfoort**  
*Afdeling Stad en Ontwikkeling*

Postadres  
Postbus 4000  
3800 EA Amersfoort

Bezoekadres  
Stadhuisplein 1  
3811 LM Amersfoort

Portefeuille- Janssen  
houder Buijtelaar

Advies De Raad Het Besluit

College- Hamerstuk  
behandeling

Datum 15 september 2020  
behandeling college

Onderwerp Verklaring van geen bedenkingen Fietsroute  
Kattenbroek - Gangboord\_De Kreek

### Samenvatting:

De gemeente Amersfoort bereidt plannen voor om de inrichting van de openbare ruimte van een deel van het Gangboord en De Kreek te wijzigen om daarmee een fietsroute te kunnen realiseren. Deze fietsroute is onderdeel van de fietsverbindingen tussen Amersfoort-Noord en de rest van de stad en sluit aan op het hoofdfietsnetwerk. Voor het verbeteren van deze fietsverbindingen heeft de raad op 15 september 2015 al maatregelen vastgesteld. Daarnaast heeft de raad 10 mei 2016 het 'Fietsplan Amersfoort Fietst' vastgesteld waarin ook is aangegeven dat een goed stedelijk hoofdfietsnetwerk onderdeel uitmaakt van maatregelen om fietsen aantrekkelijker te maken. In het Fietsplan is een hoofdfietsroute als indicatief tracé door Kattenbroek aangegeven. Op 13 februari 2018 heeft de raad besloten de fietsverbinding tussen Calveen en Het Masker te beschouwen als hoofdfietsroute zoals vastgelegd in het Fietsplan en hiervoor maatregelen te nemen die bijdragen aan vindbaarheid, comfort, directheid en veiligheid. Deze maatregelen bestaan onder andere uit de aanleg van een nieuw fietspad tussen het Gangboord en de Kreek volgens een van de drie voorgestelde varianten. De varianten zijn voorgelegd aan omwonenden en uiteindelijk is een variant gekozen die met voorliggend plan verder is uitgewerkt. Op 27 november 2019 is voor het deel van deze route langs het Gangboord en De Kreek een omgevingsvergunning aangevraagd.

De omgevingsvergunning maakt een herinrichting mogelijk van het openbaar gebied van een deel van het Gangboord en De Kreek en bestaat uit de aanleg van een fietspad en een voetpad, waarvoor 15 taxussen moeten worden verplant. De herinrichting is gedeeltelijk niet mogelijk binnen de regels van het geldende 'Chw bestemmingsplan Amersfoort Zuid en Kattenbroek'. In dat plan loopt het fietspad voor een deel door de bestemming groen. Binnen die bestemming is een recreatief fietspad toegestaan. Dit fietspad is echter onderdeel van een doorgaande fietsverbinding en daarmee is hier geen sprake van een recreatief fietspad. Om de route volledig te kunnen realiseren moet daarom een planologische procedure worden doorlopen, in dit geval een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. De procedure is dus niet nodig om een besluit te nemen over de fietsroute maar voor de technische uitwerking van het eerder door de raad genomen besluit en de gekozen variant.

De ontwerp verklaring van geen bedenkingen voor dit plan heeft van 30 april t/m 10 juni 2020 ter inzage gelegen en in die periode zijn 8 zienswijzen ingediend bij het college van burgemeester en wethouders. De voorgestelde beantwoording van de zienswijzen wordt nu aan u voorgelegd met de zienswijzennota. De zienswijzen leiden niet tot een - inhoudelijk - ander besluit. Wel wordt voorgesteld om het hoogteverschil tussen het fietspad en voetpad aan te passen (te verkleinen) en om in de omgevingsvergunning, ter verduidelijking, een verwijzing op te nemen naar de ruimtelijke onderbouwing.

---

### Het college besluit:

1. Akkoord te gaan met de voorgestelde beantwoording van de zienswijzen en de zienswijzennota ter vaststelling voor te leggen aan de raad;
2. De raad te verzoeken een verklaring van geen bedenkingen af te geven voor de herinrichting van een deel van de openbare ruimte van het Gangboord en De Kreek

ten behoeve van de aanleg van een fietspad en voetpad waarvoor 15 taxussen moeten worden verplant;

3. De raad voor te stellen voor dit plan geen exploitatieplan vast te stellen;

4. Na het afgeven van de verklaring van geen bedenkingen door de raad, de omgevingsvergunning te verlenen.