

Reactienota participatie Fiets Veilig Westzijde Amersfoort - deel Noord

Voorlopig Ontwerp



De straat is van ons allemaal.
amersfoort.nl/fietsveilig

Reactienota participatie

Fiets Veilig Westzijde Amersfoort – deel Noord

Inhoud

Reactienota participatie	1
1. Inleiding.....	3
2. Doel van de participatie	3
3. Aanpak participatie	3
3.1 Ingezette participatiemiddelen	4
4. Resultaten per thema	4
4.1 Thema Verkeersveiligheid	5
4.2 Thema: Oversteken en kruispunten.....	5
4.3 Thema: Fietscomfort.....	6
4.4 Thema: Breedte en ligging Fietspad	6
4.5 Thema: Natuur en bomen.....	7
4.6 Thema: Midland Parc	7
5. Inbreng belangenorganisaties	8
6. Terugkoppeling.....	8
Bijlagen	8

1. Inleiding

De gemeente Amersfoort werkt aan het project *Fiets Veilig Westzijde Amersfoort – deel Noord*. In dit project verbeteren we de fietsveiligheid en het fietscomfort op en rond de Barchman Wuytierslaan.

Tussen mei- juni 2026 heeft de gemeente aanwonenden, gebruikers en andere betrokkenen uitgenodigd om mee te denken over het (concept) Voorlopig Ontwerp.

2. Doel van de participatie

Het grootste deel van het ontwerp ligt vast door eerdere besluiten en regels voor bomen en natuur. Het gaat nu meer om kleine ontwerpaanpassingen in plaats van de uitgangspunten.

Het participatieniveau is **Raadplegen**. Er is al veel participatie geweest over de Westelijke Ontsluiting en daarna ook over de ontwerpuitgangspunten voor Fiets Veilig Westzijde Amersfoort.

Dat betekent:

- We informeren wat er met eerdere opmerkingen is gedaan en welke kaders zijn gewijzigd.
- We informeren bewoners en belanghebbenden over het (concept) Voorlopig Ontwerp.
- We vragen om lokale reacties en ideeën om het ontwerp op details te verbeteren (waar mogelijk).

Ons doel is om betere plannen te maken, met kennis uit de omgeving. De gemeente heeft alle reacties zorgvuldig gewogen. In deze reactienota staat:

- Hoe de participatie is uitgevoerd.
- Welke reacties zijn ontvangen.
- Wat we met deze reacties doen.

3. Aanpak participatie

Met de inzet van verschillende participatiemiddelen en hebben we de volgende doelgroepen bereikt:

- Directe omgeving: aanwonenden en aanliggende bedrijven zoals DierenPark Amersfoort
- Fietzers/gebruikers waaronder jongeren en forenzen
- Belangengroepen zoals groene organisaties en de Fietzersbond
- Professionele stakeholders zoals Utrechts Landschap

In de bijlage 4 overzicht belanghebbenden, staat een overzicht van alle belanghebbenden.

In hoofdstuk 4 staan per thema de belangrijkste uitkomsten van de participatie met onze reactie. In het complete reactieoverzicht hebben we gereageerd op gestelde vragen en opmerkingen. Daarbij staat aangegeven welke genoemde aanpassingen we hebben gedaan in het ontwerp (Voorlopig Ontwerp) en welke we meenemen in de uitwerking naar een concept Definitief Ontwerp.

3.1 Ingezette participatiemiddelen

We hebben de volgende middelen ingezet:

- **Informatiebijeenkomst**
 - Datum: 19 mei 2026
 - Aantal verstuurd uitnodigingen: 195
 - Aantal bezoekers: 18
- **Vragenlijst via Met Amersfoort**
 - Aantal verstuurd links naar vragenlijst: 195
 - Aantal reacties: 5
- **Gesprekken op locatie langs het fietspad**
 - Datum: 7 mei 2026
 - Aantal ingevulde vragenlijsten: 157
- **Gerichte gesprekken met belanghebbenden**
 - Betrokken partijen: Utrechts Landschap, verzorgingshuis Silverein, DierenPark Amersfoort, Fietzersbond, Vereniging Behoud Bos Birkhoven en Bokkeduinen (VBBBB), Stichting Groen in Amersfoort en gemeente Soest.

We hebben alle belanghebbenden aangeschreven om hun mening te geven via genoemde participatiemiddelen en momenten. Niet elke partij heeft daarvan gebruikt gemaakt. De opgehaalde reacties en resultaten van de vragenlijst via MetAmersfoort en tijdens de informatiebijeenkomst staan in bijlage 1. De vragenlijsten van de gesprekken op locatie staan in bijlage 2. De resultaten hiervan staan in bijlage 3.

4. Resultaten per thema

Hieronder staan per thema de belangrijkste uitkomsten van de participatie op een rij. Met daarbij onze reactie. In bijlage 1 Overzicht reacties en antwoorden Fiets Veilig Westzijde Amersfoort deel noord, staat een compleet overzicht van alle reacties met onze antwoorden.

We hebben deze reacties beoordeeld op:

- Wet- en regelgeving en beleidskaders
- Uitgangspunten project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort, deel Noord, zoals opgenomen in het [raadsbesluit Fiets Veilig Westzijde Amersfoort](#) van 23 april 2024
- Verkeersveiligheid
- Technische haalbaarheid.

4.1 Thema Verkeersveiligheid

Wat hebben we gehoord?

Er werd meerdere malen benoemd dat er te hard wordt gereden binnen het projectgebied. Daarbij werd ook meerdere keren aangegeven dat de weg te druk is. De wens voor het aanleggen van voetpaden werd ook door meerdere mensen benoemd.

Wat doen we met deze inbreng?

- Het nieuwe voorrangsp plein heeft een snelheidsremmende werking. Op de rijbaan bij het voorrangsp plein die recht blijft liggen, komt een busvriendelijke verkeersdrempel.
- Bij de aansluiting bij Midland Parc komen bochten in de weg of busvriendelijke verkeersdrempels.
- De bocht voor afslaand verkeer naar de Soesterweg is aangepast op het ontwerp. Hierdoor hebben verkeersdeelnemers beter zicht op elkaar en remt het autoverkeer af bij het nemen van de bocht.
- Er komen wel nieuwe halfverharde voetpaden van en naar de bushaltes 'Soesterweg' bij het voorrangsp plein.

Wat nemen we niet over?

- Gezien de beperkte ruimte en het belang van bomen en natuur, komen om niet overal nieuwe voetpaden. Waar een voetpad ontbreekt, mogen voetgangers gebruik maken van het fietspad.
- Er komt geen nieuw voetpad aan de woningzijde. De gemeente heeft jaarlijks een beperkt budget voor verbeteringen van looproutes. De gemeente bekijkt ieder jaar welke looproute de meeste prioriteit heeft om aan te pakken. Hiervoor is een lijst opgesteld met looproutes die verbeterpunten hebben. De looproute aan de woningzijde staat op de lijst.
- Richting Bosbad en hockeyclub wordt een tweerichtingsfietspad aangelegd. Er wordt hier meer gefietst dan gelopen. Voetgangers mogen van het fietspad gebruik maken. Er is geen ruimte voor een apart voetpad zonder bomenkap.

4.2 Thema: Oversteken en kruispunten

Wat hebben we gehoord?

Er is in meerdere reacties genoemd dat de huidige oversteek bij de Soesterweg als onveilig wordt ervaren. Daarbij is er een aantal keer de suggestie gedaan om de verkeerslichten hier te behouden. Uit de vragenlijst die langs het fietspad is afgenomen werd op de vraag 'wat moet de gemeente volgens jou zeker verbeteren?' de optie 'oversteken veiliger maken' vaak benoemd.

Wat doen we met deze inbreng?

- Fietzers en voetgangers kunnen in twee keer oversteken via een middeneiland bij de kruising met de Soesterweg en ter hoogte van Midland Parc.
- Voor deze oversteeklocaties komen bochten in de weg of busvriendelijke drempels, zodat het gemotoriseerd verkeer wordt afgeremd.

Wat nemen we niet over?

- De verkeerslichten behouden we niet, want een voorrangsp plein sluit beter aan op het feitelijke gebruiksgedrag en verlaagt de snelheid van gemotoriseerd verkeer. Door de

lagere snelheid, verhoogde attentiewaarde en mogelijkheid om in twee keer over te steken via een middeneiland, ontstaat een overzichtelijkere en verkeersveiligere situatie voor fietsers en voetgangers. Een complete kruising met verkeerslichten is ongewenst vanwege een nog groter ruimtebeslag dan een voorrangsplein.

4.3 Thema: Fietscomfort

Wat hebben we gehoord?

Bij het afnemen van de vragenlijst langs het fietspad waren de meest genoemde verbeterpunten voor de gemeente 'Meer ruimte op het fietspad' en 'een fietspad met minder hobbels'.

Wat doen we met deze inbreng?

- Het fietspad wordt verbreed en van beton. Beton wordt minder snel opgedrukt door boomwortels.

Wat nemen we niet over?

- Op basis van het intensieve gebruik én het medegebruik van voetgangers, zou op basis van landelijke richtlijnen eigenlijk minimaal 4,60 meter breedte gewenst zijn. Vanwege het belang van bomen en natuur houden we 4 meter aan als nieuwe breedte. Dit is een significante verbetering voor de fietsers.

4.4 Thema: Breedte en ligging Fietspad

Wat hebben we gehoord?

Er is meerdere keren de opmerking gemaakt of het fietspad aan de woningzijde ook verbreed kan worden. Ook is meerdere keren het voorstel gedaan om aan allebei de kanten van de weg de eenrichtingsfietspaden beperkt te verbreden.

Wat doen we met deze inbreng?

- Nemen we niet over

Wat nemen we niet over?

- Het fietspad aan de woningzijde wordt niet verbreed, omdat daarvoor onvoldoende ruimte is. Het huidige fietspad is 1,80 tot 2 meter breed. Dat is te smal voor de huidige intensiteit fietsers. De gewenste minimale maat voor een hoofdfietsroute eenrichting is 2,70 meter breed.
- De verbreding naar 4 meter van het fietspad aan de boszijde blijft nodig vanwege het intensieve gebruik en medegebruik door voetgangers. In de toekomst, wanneer het fietspad tussen spoor en dierentuin ook wordt aangepakt, zal de doorgaande fietsroute aan de zijde van het bos Birkhoven uitkomen. In het verlengde van het tweerichtingen fietspad vanuit de richting van het station komen fietsers automatisch op het tweerichtingen fietspad aan de boszijde. Dat betekent dat de meeste fietsers aan de boszijde zullen fietsen en minder aan de woningzijde. Met een breder tweerichtingsfietspad wordt het fietsnetwerk robuuster en toekomstbestendiger ingericht.

4.5 Thema: Natuur en bomen

Wat hebben we gehoord?

Er zijn meerdere reacties waarin het besparen van bomen wordt genoemd door het fietspad beperkt te verbreden en geen voorrangsplein aan te leggen. Daarnaast zijn er opmerkingen gemaakt over het kappen van bomen in verband met hoofdcompartimentering tegen het verspreiden van bosbrand. Hierbij is aangegeven dat de bomenkap verder onderzocht moet worden in relatie tot de ecologische betekenis.

Wat doen we met deze inbreng?

- De ligging van de verbreding van het fietspad is opnieuw bepaald en verwerkt op tekening. Buiten is samen met deskundigen een afweging gemaakt tussen ecologie, bomen, landschap, natuurbrandbeheersing, mobiliteit en technische inpasbaarheid. Er is op meerdere plekken gekozen om het fietspad meer naar de tussenberm te leggen ten gunste van het bos.
- Er zijn verschillende onderzoeken naar natuur en bomen uitgevoerd. In de DO-fase (volgende ontwerpfase) laten we een nieuwe boomeffectanalyse opstellen om de gevolgen voor bomen nog beter inzichtelijk te maken. Hierbij worden van het aangepaste tracé ook de exacte aantallen en kwaliteit van de te verwijderen bomen bepaald.
- Er komen twee faunatunnels onder de Barchman Wuytierslaan. Daarnaast worden maatregelen genomen voor beschermde soorten.

Wat nemen we niet over?

- Het voorrangsplein leggen we wel aan, omdat huidige kruispunt onveilig en onoverzichtelijk is. Een voorrangsplein sluit beter aan op het feitelijke gebruiksgedrag en verlaagt de snelheid van gemotoriseerd verkeer. Het is niet mogelijk een voorrangsplein aan te leggen zonder bomenkap. De afmetingen van het voorrangskruispunt en de verschillende bochten zijn ontworpen op basis van rijcurvesimulaties. Het verkleinen van het voorrangskruispunt en andere bochten is niet mogelijk.

4.6 Thema: Midland Parc

Wat hebben we gehoord?

Op het ontwerp van de oversteek bij Midland Parc zijn wisselende reacties binnengekomen. Via de vragenlijst online is een aantal keer aangegeven dat het ontwerp goed is. Daarnaast zijn er ook verschillende voorstellen gedaan ter verbetering van het ontwerp, bijvoorbeeld het aanbrengen van een zebrapad of een extra verkeerslicht.

Wat doen we met deze inbreng?

- De ontwikkelaar van de woningbouw op deze locatie doet verkeersonderzoek en gaat een ontwerp maken voor een betere aansluiting op de Barchman Wuytierslaan. De gemeente kijkt mee hoe dit goed kan aansluiten op het ontwerp voor Fiets Veilig Westzijde Amersfoort. Dit ontwerp passen we aan in de volgende ontwerpfase (DO-fase).

Nemen we niet over:

- Er komt geen zebrapad. Zebrapaden worden bij voorkeur toegepast op locaties met grote voetgangersstromen. Hoewel zebrapaden vaak als veilig worden ervaren, blijkt dit in de

praktijk niet altijd het geval. Het kan juist leiden tot schijnveiligheid, waarbij voetgangers erop vertrouwen dat automobilisten stoppen en daardoor minder alert oversteken.

- Er komen geen verkeerslichten op deze locatie. De weg is druk, maar niet zo druk dat er geen ruimte is voor fietsers om gefaseerd over te steken. Verkeerslichten zouden de doorstroming op de weg verslechteren. De kans op kop-staartbotsingen zou daarnaast ook groter worden.

5. Inbreng belangenorganisaties

Van de Fietzersbond, VB BBB, Stichting Groen in Amersfoort en de Stichting Dassenwerkgroep Utrecht & 't Gooi hebben we aparte schriftelijke reacties ontvangen. Deze zijn opgenomen in het complete overzicht van alle reacties met antwoorden in de Bijlage 1 : Overzicht reacties en antwoorden Fiets Veilig Westzijde Amersfoort deel noord.

6. Terugkoppeling

We koppelen de resultaten terug:

- Mailing aan genodigden informatiebijeenkomst, schrijvers ingezonden brieven of e-mails en deelnemers aan gesprekken.
- Via Met Amersfoort
- Via website gemeente Amersfoort: www.amersfoort/fietsveilig

Voor vragen kunnen inwoners terecht via: fietsveiligwestzijde@amersfoort.nl. Of telefonisch via telefoonnummer 14 033.

Bijlagen

- Bijlage 1: Overzicht reacties en antwoorden Fiets Veilig Westzijde Amersfoort deel noord
- Bijlage 2: Vragenlijsten op locatie
- Bijlage 3: Resultaat vragenlijsten op locatie
- Bijlage 4: Overzicht belanghebbenden

Bijlage 1 Overzicht reacties en antwoorden Fiets Veilig Westzijde Amersfoort deel noord

nr	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Opmerkingen
01 t/m 15	Post Its informatiebijeenkomst			
01.	Het brandgevaar als reden voor bomenkap moet verder onderzocht in relatie tot de ecologische betekenis.	Bij het treffen van maatregelen om de hoofdcompartimenteringsgrens aan de BW laan functioneel te krijgen, wordt ook rekening gehouden met ecologische betekenis.	Natuur en bomen	De ligging van de verbreding van het fietspad is opnieuw bepaald en verwerkt op tekening. Buiten is samen met deskundigen een afweging gemaakt tussen ecologie, bomen, landschap, natuurbrandbeheersing, mobiliteit en technische inpasbaarheid. Er is op meerdere plekken gekozen om het fietspad naar de tussenberm te leggen ten gunste van het bos.
02.	Fietspad westzijde is te breed en de marge tussen rijbaan en fietspad is te smal. Er moeten bomen tussen.	In het gemeentelijk beleid (Omgevingsprogramma mobiliteit, vastgesteld d.d. 13-05-2025) is een minimale breedte van 4 meter voor een hoofd fietsroute in twee richtingen opgenomen. Dit geeft genoeg ruimte om veilig te fietsen in twee richtingen en veilig inhalen. Dat is belangrijk vanwege de huidige snelheidsverschillen op fietspaden. Op basis van het intensieve gebruik én het medegebruik van voetgangers, zou op basis van landelijke richtlijnen eigenlijk minimaal 4,60 meter gewenst zijn. Vanwege het belang van bomen en natuur houden we 4 meter aan. Dit is een significante verbetering voor de fietsers. Verschil in breedte per deel is ongewenst vanwege de verkeersveiligheid. Variërende breedtes zorgen voor vernauwingen, waar tegenliggers door verrast kunnen worden. De ligging van het nieuwe fietspad heeft veel minder impact op natuur en bomen en is sociaal veiliger dan de andere onderzochte varianten. Ook hebben we het tracé in juni 2026 buiten exacter bepaald en daarbij een integrale afweging gemaakt tussen bomen, natuur, landschap, natuurbrandbeheersing, technische inpasbaarheid en mobiliteit. Er is op meerdere plekken gekozen om het fietspad naar de tussenberm te leggen ten gunste van het bos. Dit betekent op sommige plekken wel meer kap van bomen in de tussenberm.	Breedte en ligging fietspad	Zie aanpassing 1.
		Waar dat kon hebben we gekozen voor kap van naaldbomen ten gunste van behoud van bos en/of loofbomen. De naaldbomen langs de Barchman Wuytierslaan zouden mogelijk in de toekomst toch moeten worden verwijderd vanwege natuurbrandbeheersing. In de DO-fase (volgende ontwerpfase) laten we een nieuwe boomeffectanalyse opstellen om de gevolgen voor bomen nog beter inzichtelijk te krijgen. Hierbij worden ook de exacte aantallen en kwaliteit van de te verwijderen bomen bepaald van het aangepaste tracé. Een fietspad verder richting bos om zo een bredere berm te krijgen, is ongunstig voor de natuur. Er is in de tussenberm onvoldoende ruimte om nieuwe bomen te planten, vanwege groeiruimte. Voor het planten van bomen is voldoende boven- en ondergrondse groeiruimte nodig. We planten hier alleen nieuwe bomen als de tussenberm 4 meter breed is, er nog geen bomen staan en er geen kabels en leidingen in de weg liggen. Dat is nergens het geval.		
03.	De oversteek bij Midland heeft geen afslag richting dierenpark.	De ontwikkelaar van de woningbouw op deze locatie doet verkeersonderzoek en gaat een ontwerp maken voor een betere aansluiting op de Barchman Wuytierslaan. De gemeente kijkt mee hoe dit goed kan aansluiten op het ontwerp voor Fiets Veilig Westzijde Amersfoort. Dit ontwerp passen we aan in volgende ontwerpfase (DO-fase).	Midland Parc	Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase. (Definitief Ontwerp-fase)
04.	Het brandgevaar is reëel maar dat houd je niet tegen op de BW laan maar wel bij de spoorbaan.	Voor de gehele Utrechtse Heuvelrug is een netwerk van hoofdcompartimenteringsgrenzen voorzien, gericht op het zo goed mogelijk beheersbaar houden van een brand tussen compartimenten, maar ook van het intreden van een brand de Utrechtse Heuvelrug in. Aan de oostzijde van de Barchman Wuytierslaan begint de Utrechtse Heuvelrug.	Natuur en bomen	Nee
05.	De rotonde is niet goed gedimensioneerd. Afrit te breed. Meer rekening houden met bomen.	Het is niet mogelijk een voorrangsplein aan te leggen zonder bomenkap. De afmetingen van het voorrangskruispunt en de verschillende bochten zijn ontworpen op basis van rijcurvesimulaties. Het verkleinen van het voorrangskruispunt en andere bochten is niet mogelijk. Wel hebben we de bocht voor afslaand verkeer naar de Soesterweg aangepast. Hierdoor hebben verkeersdeelnemers beter zicht op elkaar en remt het autoverkeer af bij het nemen van de bocht. De binnenbochten worden wel verhard, maar in een beton met afwijkende kleur. Dit is noodzakelijk om de aansluiting toegankelijk te houden voor voor grote voertuigen, zoals bussen en vrachtwagens.	Oversteken en kruispunten	Aansluiting Soesterweg aangepast in verband met kijkrichting en snelheid.

Nr.	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Aanpassingen
06.	Voetgangers en fietsstoplicht moet blijven! Liefst hier.	Het huidige kruispunt is onveilig en onoverzichtelijk. Veel bewoners gaven in eerdere participatie (2023) aan dat deze plek écht aangepakt moet worden. Ook werd aangegeven dat automobilisten het rode verkeerslicht niet altijd zien en door rood rijden. De huidige VRI functioneert onvoldoende zoals bedoeld, doordat kwetsbare verkeersdeelnemers regelmatig op eigen inschatting oversteken en rood licht negeren. Ook auto's rijden hier wel eens door rood. De oversteekplaats met verkeerslichten direct naast de kruising levert onduidelijkheid op voor weggebruikers. Ook kan deze kruispuntvorm het verkeer in de toekomst onvoldoende afwikkelen waardoor lange wachttijden ontstaan. Een voorrangsplein sluit beter aan op het feitelijke gebruiksgedrag en verlaagt de snelheid van gemotoriseerd verkeer. Door de lagere snelheid, verhoogde attentiewaarde en mogelijkheid om gefaseerd over te steken via een middenland, ontstaat een overzichtelijkere en verkeersveiligere situatie voor fietsers en voetgangers. Dit past beter binnen landelijke richtlijnen voor duurzaam veilige ontwerpprincipes. Een voorrangsplein: •Maakt de oversteek veiliger •Geeft fietsers en voetgangers ruimte in de middenberm •Zorgt dat autoverkeer rustiger rijdt •Voorkomt lange wachtrijen	Oversteken en kruispunten	Busvriendelijke drempel toegevoegd bij de fiets- en voetgangersoversteek aan de boszijde, omdat de weg hier rechtdoor gaat waardoor auto's onvoldoende worden afgeremd. Een busvriendelijk drempel is een hobbel in het midden van de rijbaan. Hierdoor is er minder hinder voor de bussen en buspassagiers. Daarbij moet de bus wel recht over de drempel heen kunnen rijden, dus dit kan niet in bochten worden toegepast. De bus heeft namelijk een meer breedte tussen de wielen dan personenauto's. Personenauto's worden wel afgeremd.
		Een complete kruising met verkeerslichten is ongewenst vanwege een nog groter ruimtebeslag dan een voorrangsplein.		
07.	Vrijliggend voetpad tot aansluiting bosbad	In eerdere participatie (2023) is aangegeven dat een fietspad gewenst is. De aanleg van een tweerichtingsfietspad levert een verbetering van de fietsveiligheid en het fietscomfort op. Er wordt hier meer gefietst dan gelopen. Voetgangers mogen van het fietspad gebruik maken. Er is geen ruimte voor een apart voetpad of breder fietspad zonder bomenkap. Dat er op deze locatie geen bomen mogen worden gekapt voor een fietspad of voetpad, is besloten met het raadsbesluit Fiets Veilig Westzijde Amersfoort van 23 april 2024. Voor de verkeersveiligheid is een breder fietspad en/of apart voetpad wel beter. Vanwege het belang van bomen en natuur en het minder intensieve gebruik in vergelijking met de hoofdfietsroute langs de Barchman Wuytierslaan, is hier gekozen om niet verder te verbreden of een apart voetpad aan te leggen.	Verkeersveiligheid	Nee
08.	Stoplicht op de gebruikelijke plek bij een kruising. Voor de kruising niet er na.	Zie antwoord 6.	Oversteken en kruispunten	Nee
09.	Maak aan elke kant fietspad van 2 meter. Goedkoper, minder eraf.	Zie antwoord 2. In de toekomst, wanneer het fietspad tussen spoor en diertuin ook wordt aangepakt, zal de doorgaande fietsroute aan de zijde van het bos Birkhoven uitkomen. In het verlengde van het tweerichtingen fietspad vanuit de richting van het station komen fietsers automatisch op het tweerichtingen fietspad aan de boszijde. Dat betekent dat de meeste fietsers aan de boszijde zullen fietsen en minder aan de woningzijde. De huidige fietspaden langs het bos en aan de kant van de woningen zijn al 1,80 tot 2 meter breed. Dat is te smal voor de huidige intensiteit fietsers. De gewenste minimale maat voor een hoofdfietsroute eenrichting is 2,70 meter breed. Voor een verbreding van het fietspad aan de woningzijde is onvoldoende ruimte. Het fietspad aan de woningzijde is vooral van belang voor fietsers met een herkomst of bestemming aan die zijde. We realiseren ons dat de consequentie zal zijn dat op het fietspad aan de woningzijde nog tegen de richting in zal worden gefietst. Omdat de fietsintensiteit op dit fietspad zal afnemen, vinden wij dit acceptabel. Ook komen er extra oversteekplekken. Fietsers kunnen hier oversteken naar het tweerichtingen fietspad aan de boszijde.	Breedte en ligging fietspad	Nee
		Met een breder tweerichtingsfietspad wordt het fietsnetwerk robuuster en toekomstbestendiger ingericht. Daarnaast vermindert het aantal oversteekbewegingen voor fietsers, wat de kans op verkeersomveilige situaties verlaagt. Ook neemt het aantal spookfietsers af, doordat de infrastructuur beter aansluit op logische fietsroutes. In combinatie met de toekomstige fietsverbinding richting spoor en Stichtse Rotonde ontstaat een doorgaande route zonder extra oversteken. We passen dit zo goed mogelijk in afweging met bomen, landschap en natuur.		
10.	Wordt er nagedacht over snelheidsbeperkende maatregelen voor auto's bij de overgangen voor de fietsers?	Voor de oversteeklocaties komen busvriendelijke drempels of bochten in de weg die het verkeer afremmen.	Verkeersveiligheid	Zie reactie 6.

Nr.	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Aanpassingen
11.	Snelheidsremmers? Wordt te hard gereden	Zie antwoord 10.	Verkeersveiligheid	Zie reactie 6.
12.	Waarom haaien tanden voor fietsers? Maakt oversteken niet beter/veiliger.	Zie antwoord 6. Aan iedere vorm van gelijkvloerse oversteken zijn risico's verbonden. In de huidige situatie wordt veel door rood gefietst door de kwetsbare verkeersdeelnemers die we proberen te beschermen van onveilige verkeerssituaties. Zij moeten nu in één keer de weg oversteken en doen dat dan op eigen inzicht of ze wachten op groen licht van het verkeerslicht voor voetgangers. Het doel van de weginrichting is om risico's zo veel mogelijk te beperken op basis van geldende richtlijnen, praktijkervaring en feitelijk verkeersgedrag. In theorie biedt een verkeerslicht de meeste veiligheid, omdat weggebruikers dan zelf geen afweging hoeven te maken of oversteken veilig is. In de praktijk blijkt echter dat verkeerslichten in sommige situaties regelmatig worden genegeerd, bewust of onbewust. Een voorrangsplein sluit beter aan op het feitelijke gebruiksgedrag. Een voorrangsplein haalt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer eruit, verhoogt de attentiewaarde van alle weggebruikers en biedt fietsers de mogelijkheid om gefaseerd over te steken. Dat betekent dat de fietsers zich alleen hoeven te focussen op één richting per oversteek. Dat maakt de situatie overzichtelijker en veiliger. Op basis van verkeerscijfers verwachten we dat er voldoende momenten zijn voor fietsers om veilig en rustig over te steken, zelfs in de spits.	Verkeersveiligheid	Nee
13.	Blijft gevaarlijk voor fietsers	Zie antwoord 6. Zie antwoord 12.	Verkeersveiligheid	Nee
14.	Plein opschuiven richting noorden. Oversteek op het verkeersplein aan deze (noordelijke kant richting Amsterdamse weg) weghalen.	Als we één fietsoversteek weglaten, dan zullen fietsers op plekken oversteken waar dat ongewenst is. Voorbeeld: komende vanaf de Soesterweg richting het Bosbad of de hockey. Fietsers moeten dan eerst de Soesterweg om daarna de Barchman Wuytierslaan te kunnen oversteken. De kans bestaat dat fietsers dan op onverwachte plekken gaan oversteken, wat tot onveilige situaties leidt. Door het voorrangsplein met twee oversteken voor fietsers en voetgangers over de Barchman Wuytierslaan maken we logische routes.	Oversteken en kruispunten	Nee
15.	Voorsoorteer voor autoverkeer is wel beter	nvt	Midland Parc	Nee
16 t/m 18 Reactieformulieren informatiebijeenkomst				
16.	Waarom is er niet gekozen voor een zebraovergang bij 't Midland parc? Voor voetgangers en fietsers.	Zie antwoord 10. De combinatie van gemotoriseerd verkeer met snelheden rond de 50 km/u en voetgangers of fietsers met voorrang brengt verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. Daarnaast worden zebra's voor voerkeur toegepast op locaties met grote voetgangersstromen. Hoewel zebra's vaak als veilig worden ervaren, blijkt dit in de praktijk niet altijd het geval. Het kan juist leiden tot schijnveiligheid, waarbij voetgangers erop vertrouwen dat automobilisten stoppen en daardoor minder alert oversteken. Wanneer een automobilist op dat moment onvoldoende oplet, kan alsnog een aanrijding plaatsvinden. In veel situaties is het daarom veiliger wanneer verkeersdeelnemers zelf bewust beoordelen of het veilig is om over te steken.	Midland Parc	Nee
17.1	Feedback proces: - het door elkaar lopen van de plannen van de BW-laan 81 en dit project zorgt voor veel onduidelijkheid en maakt het lastig om daar goede vragen over te stellen.	De ontwikkelaar van de woningbouw op deze locatie doet verkeersonderzoek en gaat een ontwerp maken voor een betere aansluiting op de Barchman Wuytierslaan. De gemeente kijkt mee hoe dit goed kan aansluiten op het ontwerp voor Fiets Veilig Westzijde Amersfoort. Dit ontwerp passen we aan in volgende ontwerpfase (DO-fase).	Midland Parc	Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase.
17.2	uitgang Midland parc opstelplek voor auto tussen fietspad en weg maakt situatie beter voor veiligheid en doorstroom.	Zie antwoord 17.1. Hierbij wordt ook gekeken naar opstelruimte voor auto's tussen fietspad en weg.	Midland Parc	Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase.
17.3	Verbreding huizenkant voelt logischer voor natuur en sociale veiligheid	Zie antwoord 9. Voor een verbreding van het fietspad aan de woningzijde is onvoldoende ruimte.	Breedte en ligging fietspad	Nee
18.1	Geen veilige oversteekplekken voor fietsers, ook niet met middenberm.	Zie antwoord 6, 10, 12, 13 en 16.	Oversteken en kruispunten	Nee
18.2	Weg is te druk, stoplicht houden, ook één bij Midland.	Zie antwoord 6, 10, 12, 13 en 16.	Oversteken en kruispunten	Nee
18.3	Beter aan iedere kant fietspad van 2 meter. Minder boomkap. Goedkoper.	Zie antwoord 9.	Breedte en ligging fietspad	Nee
18.4	Dit plan is slechts een compromis, na kennelijk jaren praten.	In het raadsbesluit Fiets Veilig Westzijde Amersfoort van 23 april 2024 is na participatie besloten het project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort uit te voeren. In dit raadsbesluit zijn voor de verschillende ontwerpogaven vertrekpunten opgenomen. Het concept Voorlopig Ontwerp dat nu voorligt, is een uitwerking van die ontwerpogaven. Met Fiets Veilig Westzijde Amersfoort deel Noord verbeteren we de verkeersveiligheid en het vlot en comfortabel doorfietsen op het fietspad langs het deel van de Barchman Wuytierslaan vanaf de Amsterdamseweg/Birkstraat tot de diertuin en op de kruising bij de Soesterweg. Dit maakt fietsen op deze route prettiger en veiliger.	Anders	Nee
18.5	Zorg dat de snelheid v.d. auto's vermindert. Maak de weg wat lastiger (bochten, stoplicht, zebra, controle e.d.) Hou ook gelijk rekening met nieuwe wijk. Schoolkinderen, bezoekers bosbad, leerlingen sportacademie. Maak écht veilige oversteekplekken.	Zie antwoord 6 en 10.	Verkeersveiligheid	Zie aanpassing 6 en 10.
19 t/m 23 Vragenlijst omwonenden				
19.1	Hoe oud ben je? Ouder dan 60			
19.2	Ik gebruik de route omdat? Ik woon langs de route			
19.3	Aan de boszijde van de Barchman Wuytierslaan komt een breder tweerichtingsfietspad. Daardoor krijgen fietsers meer ruimte en wordt het veiliger om elkaar in te halen. De gemeente houdt hierbij zoveel mogelijk rekening met bomen en natuur. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee
19.4	In het ontwerp komt er een voorrangsplein op de kruising met de Soesterweg. Hierdoor wordt het kruispunt overzichtelijker. Fietsers krijgen meer ruimte en het verkeer stroomt rustiger door. Ook worden de oversteekplaatsen duidelijker en veiliger ingericht. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Oversteken en kruispunten	Nee
19.5	Bij het sportpark en Bosbad komt er een nieuw fiets- en wandelpad. Deze maakt de route rustiger en veiliger voor langzaam verkeer. De lus is alleen voor gemotoriseerd verkeer. De bochten worden ruimer. Wat vind je hiervan? Geen idee onduidelijke tekening	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee

Nr.	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Aanpassingen
19.6	De oversteek bij Midland Parc wordt verbeterd. Fietsers en voetgangers kunnen in twee keer de weg oversteken . De oversteek wordt overzichtelijker en veiliger gemaakt zodat je hier rustiger kunt oversteken. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Oversteken en kruispunten	Nee
19.7	Vanaf de kruising bij de Amsterdamseweg kan je sneller doorsteken naar de Soesterweg. Hier komt een nieuw tweerichtingen fietspad. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee
19.8	Ik heb een idee of opmerking over de route fietsveilig westzijde Amersfoort deel Noord: -	nvt		Nee
20.1	Hoe oud ben je? Jonger dan 30.			
20.2	Ik gebruik de route omdat? Ik fiets en of wandel langs de route naar school, sport of werk			
20.3	Aan de boszijde van de Barchman Wuytierslaan komt een breder tweerichtingsfietspad. Daardoor krijgen fietsers meer ruimte en wordt het veiliger om elkaar in te halen. De gemeente houdt hierbij zoveel mogelijk rekening met bomen en natuur. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee
20.4	In het ontwerp komt er een voorrangsplein op de kruising met de Soesterweg. Hierdoor wordt het kruispunt overzichtelijker. Fietsers krijgen meer ruimte en het verkeer stroomt rustiger door. Ook worden de oversteekplaatsen duidelijker en veiliger ingericht. Wat vind je hiervan? Dit vind ik geen goed idee.	Zie antwoord 6.	Oversteken en kruispunten	
20.5	Bij het sportpark en Bosbad komt er een nieuw fiets- en wandelpad. Deze maakt de route rustiger en veiliger voor langzaam verkeer. De lus is alleen voor gemotoriseerd verkeer. De bochten worden ruimer. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee
20.6	De oversteek bij Midland Parc wordt verbeterd. Fietsers en voetgangers kunnen in twee keer de weg oversteken . De oversteek wordt overzichtelijker en veiliger gemaakt zodat je hier rustiger kunt oversteken. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Midland Parc	Nee
20.7	Vanaf de kruising bij de Amsterdamseweg kan je sneller doorsteken naar de Soesterweg. Hier komt een nieuw tweerichtingen fietspad. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee
20.8	Ik heb een idee of opmerking over de route fietsveilig westzijde Amersfoort deel Noord: Ik snap niet waarom het kruispunt bij de Soesterweg een 'vierkant' plein wordt. Waarom niet gewoon een sorteerstrook in het midden, voor beide richtingen.	Zie antwoord 6.	Oversteken en kruispunten	Nee
21.1	Hoe oud ben je? 30-60 jaar.			
21.2	Ik gebruik de route omdat? Ik woon langs de route			
21.3	Aan de boszijde van de Barchman Wuytierslaan komt een breder tweerichtingsfietspad. Daardoor krijgen fietsers meer ruimte en wordt het veiliger om elkaar in te halen. De gemeente houdt hierbij zoveel mogelijk rekening met bomen en natuur. Wat vind je hiervan? Vind ik geen goed idee.	Zie antwoord 9.	Breedte en ligging fietspad	Nee
21.4	In het ontwerp komt er een voorrangsplein op de kruising met de Soesterweg. Hierdoor wordt het kruispunt overzichtelijker. Fietsers krijgen meer ruimte en het verkeer stroomt rustiger door. Ook worden de oversteekplaatsen duidelijker en veiliger ingericht. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Oversteken en kruispunten	Nee
21.5	Bij het sportpark en Bosbad komt er een nieuw fiets- en wandelpad. Deze maakt de route rustiger en veiliger voor langzaam verkeer. De lus is alleen voor gemotoriseerd verkeer. De bochten worden ruimer. Wat vind je hiervan? Vind ik geen goed idee.	Zie antwoord 7.	Breedte en ligging fietspad	Nee
21.6	De oversteek bij Midland Parc wordt verbeterd. Fietsers en voetgangers kunnen in twee keer de weg oversteken . De oversteek wordt overzichtelijker en veiliger gemaakt zodat je hier rustiger kunt oversteken. Wat vind je hiervan? Vind ik geen goed idee.	In eerdere participatie (2023) is aangegeven dat een veiliger oversteek is gewenst. In het ontwerp is verbetering opgenomen ten opzichte van de huidige situatie. Er wordt nu ook overgestoken, terwijl dit niet wordt gefaciliteerd. Een gefaseerde oversteek maakt de situatie overzichtelijker en daarmee veiliger. Zie antwoord 3.	Midland Parc	Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase.
21.7	Vanaf de kruising bij de Amsterdamseweg kan je sneller doorsteken naar de Soesterweg. Hier komt een nieuw tweerichtingen fietspad. Wat vind je hiervan? Vind ik geen goed idee.	Deze route zorgt voor een verkorting van de route vanuit richting centrum naar Soest. Ook hoeft je als fietsverkeer dan niet over het spoorviaduct bij de Amsterdamseweg te fietsen. Het sluit aan op een toekomstig fietspad richting Soest en natuurgebied de Melksteeg.	Breedte en ligging fietspad	Nee
21.8	Ik heb een idee of opmerking over de route fietsveilig westzijde Amersfoort deel Noord: Let op sociale veiligheid fietsers en voetgangers. Zorg voor ventweg van klooster tot sportvelden. Luister naar en betrek belanghebbenden serieus en oprecht.	Sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers vinden we belangrijk. Door de plannen blijft dit gelijk of wordt zelfs beter dan de huidige situatie. Er is vanaf de rijbaan goed zicht op het fietspad langs het bos en visa versa. De hoeveelheid groen, bomen en zicht belemmerende zandheuvels tussen fietspad en rijweg is beperkt. Ook brengen we openbare verlichting aan. Voor een ventweg (parallelweg) langs de Barchman Wuytierslaan is onvoldoende ruimte. Dit was eerder wel onderdeel van de plannen voor de Westelijke Ontsluiting, waarbij de rijstroken van de Barchman Wuytierslaan zouden opschuiven richting bos. We betrekken belanghebbenden op verschillende manieren: online vragenlijst, afnemen vragenlijsten op locatie en informatiebijeenkomsten. We nemen alle meningen serieus en wegen dit af.	Anders	Nee
22.1	Hoe oud ben je? Ouder dan 60 jaar.			
22.2	Ik gebruik de route omdat? Ik woon langs de route.			
22.3	Aan de boszijde van de Barchman Wuytierslaan komt een breder tweerichtingsfietspad. Daardoor krijgen fietsers meer ruimte en wordt het veiliger om elkaar in te halen. De gemeente houdt hierbij zoveel mogelijk rekening met bomen en natuur. Wat vind je hiervan? Geen goed idee. Tweerichtingen is niet fijn fietsen en in dit geval overbodig omdat aan overzijde fietspad ligt. Liever bestaande fietspaden waar nodig verbreden en dan aan weerszijden houden. Veel minder boomkap nodig. Veel goedkoper.	Zie antwoord 9.	Breedte en ligging fietspad	Nee
22.4	In het ontwerp komt er een voorrangsplein op de kruising met de Soesterweg. Hierdoor wordt het kruispunt overzichtelijker. Fietsers krijgen meer ruimte en het verkeer stroomt rustiger door. Ook worden de oversteekplaatsen duidelijker en veiliger ingericht. Wat vind je hiervan? Bocht vanuit A. naar Soesterweg is te makkelijk voor afslaande auto's. Dus gevaarlijk voor doorgaande fietsers. De oversteek blijft gevaarlijk, omdat er geen stoplicht is	Zie antwoord 5 en 6.	Oversteken en kruispunten	Zie aanpassing 5 en 6.
22.5	Bij het sportpark en Bosbad komt er een nieuw fiets- en wandelpad. Deze maakt de route rustiger en veiliger voor langzaam verkeer. De lus is alleen voor gemotoriseerd verkeer. De bochten worden ruimer. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee

Nr.	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Aanpassingen
22.6	De oversteek bij Midland Parc wordt verbeterd. Fietsers en voetgangers kunnen in twee keer de weg oversteken . De oversteek wordt overzichtelijker en veiliger gemaakt zodat je hier rustiger kunt oversteken. Wat vind je hiervan? Twee keer de weg oversteken is twee keer gevaarlijk. Het verkeer blijft aanwezig en (vracht-)auto's blijven hard rijden. Verder is er geen rekening gehouden met de nieuwe woonwijk en het verplaatsen van het korporaal Strik fietspad. "Kan later aangepast worden" lijkt me weggegooid geld. Ook hier zijn stoplichten broodnodig	In eerdere participatie (2023) is aangegeven dat goede fiets- en voetgangersoversteken op deze locatie gewenst zijn. Door in twee keer de weg over te steken is het overzichtelijker en veiliger. De ontwikkelaar van de nieuwbouw doet verkeersonderzoek en gaat een ontwerp maken voor een betere aansluiting. De gemeente kijkt mee hoe dit goed kan aansluiten op het ontwerp. Het ontwerp wordt hierop aangepast in de volgende ontwerpfase. Zie antwoord 10 en 16. Verkeerslichten zijn hier niet noodzakelijk. De weg is druk, maar niet zo druk dat er geen ruimte is voor fietsers om gefaseerd over te steken. Verkeerslichten zouden de doorstroming op de weg verslechteren. De kans op kop-staartbotsingen zou daarnaast ook groter worden.	Midland Parc	Zie aanpassing 10. Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase.
22.7	Vanaf de kruising bij de Amsterdamseweg kan je sneller doorsteken naar de Soesterweg. Hier komt een nieuw tweerichtingen fietspad. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee
22.8	Ik heb een idee of opmerking over de route fietsveilig westzijde Amersfoort deel Noord: Doe het niet. Voorkom bomenkap en onnodige kosten. Er zijn al twee fietspaden, aan weerszijden. Verbeter deze. Ga opnieuw met de raad in gesprek. Dat is de moeite waard.	In het raadsbesluit Fiets Veilig Westzijde Amersfoort van 23 april 2024 is na participatie besloten het project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort uit te voeren. In dit raadsbesluit zijn voor de verschillende ontwerpogaven vertrekpunten opgenomen. Het concept Voorlopig Ontwerp dat nu voorligt, is een uitwerking van die ontwerpogaven. De reacties vanuit de participatie en wat we ermee hebben gedaan, nemen we mee in het college- en raadsvoorstel over het definitief Voorlopig Ontwerp. Hierbij worden zowel argumenten als kanttekeningen meegewogen. Zie antwoord 9.	Anders	Nee
23.1	Hoe oud ben je? 30-60 jaar.			
23.2	Ik gebruik de route omdat? Ik fiets en of wandel langs de route naar school, sport of werk.			
23.3	Aan de boszijde van de Barchman Wuytlerlaan komt een breder tweerichtingsfietspad. Daardoor krijgen fietsers meer ruimte en wordt het veiliger om elkaar in te halen. De gemeente houdt hierbij zoveel mogelijk rekening met bomen en natuur. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee
23.4	In het ontwerp komt er een voorrangsplein op de kruising met de Soesterweg. Hierdoor wordt het kruispunt overzichtelijker. Fietsers krijgen meer ruimte en het verkeer stroomt rustiger door. Ook worden de oversteekplaatsen duidelijker en veiliger ingericht. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Oversteken en kruispunten	Nee
23.5	Bij het sportpark en Bosbad komt er een nieuw fiets- en wandelpad. Deze maakt de route rustiger en veiliger voor langzaam verkeer. De lus is alleen voor gemotoriseerd verkeer. De bochten worden ruimer. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee
23.6	De oversteek bij Midland Parc wordt verbeterd. Fietsers en voetgangers kunnen in twee keer de weg oversteken . De oversteek wordt overzichtelijker en veiliger gemaakt zodat je hier rustiger kunt oversteken. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Midland Parc	Nee
23.7	Vanaf de kruising bij de Amsterdamseweg kan je sneller doorsteken naar de Soesterweg. Hier komt een nieuw tweerichtingen fietspad. Wat vind je hiervan? Gaat goed.	nvt	Breedte en ligging fietspad	Nee
23.8	Ik heb een idee of opmerking over de route fietsveilig westzijde Amersfoort deel Noord: -	nvt		Nee
24 Vragen en opmerkingen vanuit gepreken en ingezonden e-mails				
24.1	Waarom blijft de tunnel onder de Amsterdamseweg afgesloten?	De tunnel onder de Amsterdamseweg is al lang geleden afgesloten, omdat die niet meer geschikt is als voetgangers- of fietstunnel. De tunnel is heel smal en sociaal onveilig. In het project Westelijke Ontsluiting is deze ingericht als vleermuistunnel.	Anders	Nee
24.2	Waarom is ervoor gekozen het voetpad niet helemaal door te trekken langs/ door het bos?	Vanaf de kruising Birkstraat/Amsterdamseweg tot de bushalte Soesterweg komt een voetpad aan de boszijde. Voetgangers kunnen vanaf daar via de bospaden naar de diertuin lopen of verder over het fietspad. Voor een extra voetpad zouden extra bomen moeten worden gekapt.	Verkeersveiligheid	Nee
24.3	Waarom is ervoor gekozen om het voetpad aan de woningzijde niet te verbeteren/ door te trekken?	Er is een voetpad tot Midland Parc. Waar een voetpad aan woningzijde nu ontbreekt, komt nu geen nieuw voetpad. Voetgangers mogen op het fietspad lopen op plekken waar geen voetpad is. We verwachten dat het fietspad aan de woningzijde rustiger wordt wanneer het fietspad aan de boszijde tweerichtingen is. De gemeente heeft jaarlijks een beperkt budget voor verbeteringen van looproutes. De gemeente bekijkt ieder jaar welke looproute de meeste prioriteit heeft om aan te pakken. Hiervoor is een lijst opgesteld met looproutes die verbeterpunten hebben. Deze looproute staat op de lijst.	Verkeersveiligheid	Nee
24.4	Hoe wordt de verkeersveiligheid bij het fietspad bos en dienstingang diertuin gewaarborgd?	Het fietspad ter plaatse van de dienstingang verduidelijken we door het uit te voeren in rood asfalt en markering en bebording dat voorrang moet worden verleend aan de fietsers.	Verkeersveiligheid	Aansluiting uitgewerkt in rood asfalt en markering.
24.5	Zijn er ongevalcijfers van de kruising met de Soesterweg bekend? En is dan ook bekend dat dit komt doordat door rood wordt gereden?	Sinds 2023 zijn er zes ongevallen geregistreerd. We hebben (nog) geen toegang tot ongevalldata van ambulances, dus het daadwerkelijke aantal ligt waarschijnlijk hoger. Het gaat met name om kop-staartbotsingen, maar er zijn ook flankongevallen geregistreerd. In de toekomst krijgen we als gemeente toegang tot ongevalldata van ambulances. Die gegevens hebben we nu nog niet.	Oversteken en kruispunten	Nee
24.6	Hoe wordt fout parkeren bij de Soesterweg op drukke momenten voorkomen? Vooral als Bosbad open is of op zaterdag wordt overal geparkeerd: gras, voetpad, fietspad.	Het invoeren van betaald parkeren op deze locatie is op dit moment niet aan de orde. Indien in de toekomst aanleiding bestaat om parkeerregulering op deze locatie te overwegen, zal worden onderzocht welke maatregelen passend en haalbaar zijn. Bij fout parkeren kunt u een melding doen op de website van de gemeente: www.amersfoort.nl . Kies dan voor 'Melding openbare ruimte' en vervolgens 'Melding overlast'. Dit kan dan worden opgepakt door handhaving (BOA's).	Anders	Nee
25 Vragen en opmerkingen gesteld tijdens informatiebijeenkomst (en die niet op andere wijze zijn binnengekomen)				
25.1	Hoe zorg je dat verkeer beter afremt bij voorrangsplein? Beplanting of hagen toepassen als extra attentie?	Zie antwoord 10. Beplanting kan attentieverhogend zijn of juist het zicht op overstekende voetgangers en fietsers verminderen. Dat laatste is ongewenst. Daarnaast zou onderhoud van beplanting langs deze gebiedsontsluitingsweg kostbaar zijn vanwege noodzakelijke verkeersmaatregelen. Het past ook niet in het gewenste landschappelijke beeld: boomgroepen, pluïjes bomen tussen fietspad en weg en kruidenrijke bermen.	Verkeersveiligheid	Zie reactie 5 en 6.
25.2	Goed dat oversteek dicht bij bushalte komt.	nvt	Anders	Nee
25.3	Gaan fietsers wel aan de boskant fietsen of blijven ze aan de woningzijde en tegen het verkeer in fietsen?	Zie antwoord 9.	Breedte en ligging fietspad	Nee

Nr.	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Aanpassingen
25.4	Waarom 4 m voor een tweerichtingen fietspad? Het is immers 'maar' een CROW richtlijn, geen wet. Dus kan er van deze maatvoering afgeweken worden als andere belangen - in dit geval bosbehoud in NNN gebied - zwaarder wegen. Dit is zoals de Omgevingswet bedoeld is om te werken: samenhang en onderlinge afstemming tussen verschillende belangen. In Wittenvrouwen kunnen de trottoirs ook niet overal de gewenste breedte hebben.	Zie antwoord 2.	Breedte en ligging fietspad	Nee
25.5	Waarom wordt er niets gedaan met het aansluitende fietspad Korporaal Strikpad (oversteek). Dit leidt ook tot veel 'spook' fietsverkeer richting Midland Parc.	De mogelijke verlegging van het Korporaal Strikpad zit in de plannen van de woningbouwontwikkeling van BW-laan 81. De gemeente kijkt mee hoe dit goed kan aansluiten op het ontwerp. Het ontwerp wordt hierop aangepast in de volgende ontwerpfase.	Anders	Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase.
26	Opmerkingen Fietsersbond Amersfoort			
26.1	Het project stopt bij de ingang dieren tuin. Het stuk tussen ingang dieren tuin wordt dus voorlopig niet aangepakt. Dit blijft dus nog lang een smal en onveilig twee richtingen fietspad.	Het klopt dat het middelste deel van Fiets Veilig Westzijde Amersfoort voorlopig niet wordt opgepakt. Er is nog geen duidelijkheid over de planning voor dit project. We zullen daarom moeten zoeken naar een manier om de verkeerssituatie zo veilig mogelijk te maken in de tussentijd. Het deel tussen Monnickensboschpad en dieren tuin blijft een eenrichtingsfietspad, dat is ook aangegeven met bebording.	Breedte en ligging fietspad	Nee
26.2	Het tegelfietspad aan de oostzijde vanaf de spoorwegovergang is in matige/slechte staat (ook door het vele malen openleggen voor werkzaamheden) wordt dit nog aangepakt?	Het tegelfietspad aan de woningzijde is in mei/juni 2026 opgeknapt vanwege de slechte staat. De rest van het fietspad aan de woningzijde is van voldoende kwaliteit en nog niet toe aan onderhoud.	Breedte en ligging fietspad	Nee
26.3	Aandacht voor voetpaden in het hele plangebied.	Zie antwoord 24.2 en 24.3. Er komen wel nieuwe halfverharde voetpaden van en naar de bushaltes 'Soesterweg' bij het voorrangspein. Gezien de beperkte ruimte en het belang van bomen en natuur, hebben we ervoor gekozen om niet overal voetpaden aan te brengen. Waar een voetpad ontbreekt, mogen voetgangers gebruik maken van het fietspad.	Verkeersveiligheid	Zandpad bij bushalte 'Soesterweg' aan stadszijde wordt halfverharding.
26.4	Aansluiting Soesterweg (zijde Soesterkwartier) is niet goed. Beide rijstroken moeten zo dicht mogelijk bij elkaar. Dit houdt de snelheid van het verkeer laag en geeft overstekende fietsers meer tijd om te kijken of ze kunnen oversteken. Dus zelfde soort aansluiting als overzijde.	Zie antwoord 5 en 6.	Verkeersveiligheid	Zie aanpassing 5 en 6.
26.5	Verkeer vanaf de Amsterdamseweg wordt vrijwel niet afgeremd. De bochten zijn veel te flauw waardoor het onoverzichtelijk is en hoge snelheden mogelijk maakt. 2 factoren die je juist niet wil hebben voor de verkeersveiligheid. Bochten moeten scherper of een andere vorm van snelheidsremming.	Zie antwoord 5 en 6.	Verkeersveiligheid	Zie aanpassing 5 en 6.
26.6	Voorstel: linksaf beweging onmogelijk maken vanaf Midlandparc. Keren kan op het voorrangspein.	Dit is ongewenst, aangezien het kan resulteren in gevaarlijke verkeersbewegingen. We houden daarom de optie voor automobilisten open om hier linksaf te slaan.	Midland Parc	Nee
26.7	Het zou mooi zijn als het twee richtingen fietspad doorloopt tot het Korporaal Strikpad. Fietsers vanaf het Korporaal Strikpad kunnen dan oversteken bij Midlandparc.	Mogelijk komen er nog aanpassingen aan de aansluiting van het Korporaal Strikpad op de Barchman Wuytterslaan binnen de woningbouwontwikkeling BW-laan 81. We gaan nu geen aanpassingen op dit onderdeel doen in het ontwerp.	Breedte en ligging fietspad	Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase.
26.8	Opstelstrook fietsers onderzijde BW naar minimaal 2,0 m (nu 1,5 m).	Dit is inderdaad te smal, voor fietsers is minimaal 2,0m nodig.	Midland Parc	Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase.
26.9	Ingewikkelde knoop met 4x 2-richtingen en 1x 1-richtings fietspad. Kan dit overzichtelijker? Bijvoorbeeld: De drukste verbinding: Soest - Viaduct kan wat meer rechtdoor gemaakt worden. Of markering om het fietsverkeer wat meer houvast te geven?	Er zijn relatief grote opstellvakken ingetekend en de voorrangssituatie is duidelijk en overzichtelijk. In het aangepaste ontwerp is aanvullende markering ingetekend om de situatie nog verder te verduidelijken.	Breedte en ligging fietspad	De markering is aangepast in het ontwerp.
26.10	Wordt het een verplicht of onverplicht fietspad?	Verplicht fietspad	Verkeersveiligheid	Nee
26.11	Er is soms weinig ruimte tussen stopstreep en het fietspad dat achterlangs loopt (richting 21 en 25). Verbreding / frietzak of banaai is hier noodzaak.	De 'frietzak'-oplossing kan hier een waardevolle toevoeging zijn. Een frietzak is een innovatief ontwerp voor fietspaden bij drukke verkeerslichten. Het fietspad wordt bij de stopstreep breed (de opening van de zak), waardoor wachtende fietsers meer ruimte hebben om op te stellen. Daarna loopt het fietspad trechtervormig samen naar de normale breedte (de punt van de zak). De 'banaai'-oplossing wordt op dit moment niet noodzakelijk geacht, aangezien de opstellvakken relatief groot zijn en met de frietzak kan er zelfs nog meer ruimte worden gewonnen.	Verkeersveiligheid	Bij de oversteek over de Birkstraat en Barchman Wuytterslaan is de markering aangepast volgens de 'frietzak'-oplossing. Ook zijn de stopstrepen aangepast, zodat er meer opstelruimte voor fietsers is.
26.12	Kunnen er verweglussen in het betonnen fietspad gemaakt worden t.b.v. doorstroming fietser? -Bp minimaal 30 meter van de stopstreep.	Op het moment dat de fietsoversteek tweerichtingen worden, wordt extra fietsdetectie aangebracht. Hierdoor kan het verkeerslicht voor fietsers sneller op groen gaan.	Oversteken en kruispunten	Nee
26.13	Komend over de Amsterdamseweg vanuit de stad lijkt me de bocht (R = 2.00 m en de hoek minder dan 90°) naar het tweerichtingenfietspad erg krap.	Dit heeft te maken met de oversteekplek voor voetgangers. Gezien de breedte van het fietspad zal dit niet voor problemen moeten zorgen.	Verkeersveiligheid	Nee
26.14	Wordt fietspad langs Amsterdamseweg weer éénrichtingsfietspad (breedte = 2,50 m)?	Dit blijft tweerichtingen.	Oversteken en kruispunten	Nee
26.15	Vanaf de BW laan zijn 2 rijstroken linksaf richting Soest, waarvan de rechter rijstrook gecombineerd linksaf en rechtdoor naar Superfun is. Is bekeken wat het effect is als de gecombineerde rijstrook alleen rechtdoor wordt?	Deze mogelijkheid is bekeken. Het mogelijke voordeel hiervan is dat fietsers en voetgangers aan de zijde van Superfun minder vaak hoeven te wachten. Nu krijgen zij ook rood wanneer al het autoverkeer vanaf de BW-laan linksaf slaat, terwijl dat niet altijd nodig is. Daar staat tegenover dat het autoverkeer vanaf de BW-laan minder goed kan doorrijden. Er ontstaat naar verwachting een langere wachttijd voor het verkeerslicht, omdat er nog maar één rijstrook beschikbaar is voor verkeer richting Soest. De rechtdoorstrook richting Superfun blijft dan een deel van de tijd ongebruikt. Hoewel dit niet apart is doorgerekend, verwachten wij dat de nadelen voor de doorstroming van het autoverkeer groter zijn dan de voordelen voor fietsers en voetgangers. Daarom is ervoor gekozen deze aanpassing niet door te voeren.	Oversteken en kruispunten	Nee
27	Ingekomen brief Vereniging Behoud Bos Birkhoven en Bokkedulven (VB BBB)			

Nr.	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Aanpassingen
27.1	De presentatie was goed opgezet, maar het was storend dat in het plenaire gedeelte niet goed inhoudelijk kon worden gereageerd. Vragen dienden immers na afloop aan de aanwezige ambtenaren en ingehuurd adviseurs te worden gesteld en genoteerd op verschillende post-it briefjes. Op de vraag of we een verslag zouden krijgen werd niet duidelijk geantwoord. Wij achten deze vorm van "participatie" niet in het belang van belanghebbenden, ook niet in het belang van de gemeente en het proces. Exemplarisch is dat reacties binnen 6 dagen uiterlijk op 26 mei, de dag na het lange Pinksterweekend, binnen dienen te zijn !!! Zo ga je niet met elkaar om, hiermee jaag je iedereen op de kast of in de gordijnen !! Opmerkelijk is ook dat er niet kon worden geantwoord op de vraag of de voorgestane snelfietsroute vanaf Utrecht, eindigend bij de spoorwegovergang BW laan richting centrum nu zijn vervolg krijgt via de BW laan Noord en de Amsterdamsesweg of anderszins. Dat alleen dit deel van het plan Fiets Veilig nu wordt getoond toont dat er alleen naar lokale oplossingen voor vermeende problemen wordt gekeken in plaats van naar de bron te gaan en daar te beginnen. Het is de vraag, onze vraag, of er wel een probleem is dat moet worden opgelost? Als er geen probleem is, los het dan ook alsjeblieft niet op. If it ain't broke, don't fix it!	De opzet van de informatiebijeenkomst was bewust op deze wijze ingestoken, omdat we alle aanwezigen voldoende mogelijkheid wilden bieden om vragen te stellen en hun mening te geven. Alle reacties zijn verzameld in dit reactiedocument. Informatie over het ontwerp was ook vooraf te bekijken op de website www.amersfoort.nl/fietsveilig of de vragenlijst. Ook de vragenlijst met alle deelontwerpen was eerder beschikbaar op MetAmersfoort.nl. In de de uitnodigingsbrief stond een Qrcode en link naar deze pagina. De doorfietsroute langs het spoor sluit aan op het fietspad aan de Barchman Wuytierslaan. Het fietspad langs de Barchman Wuytierslaan is een hoofdfietsroute. In het raadsbesluit Fiets Veilig Westzijde Amersfoort van 23 april 2024 is na participatie besloten het project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort uit te voeren en onder te verdelen in drie deelprojecten: noord, midden en zuid. Met dit besluit kunnen de projecten elk volgens hun eigen planning worden uitgevoerd.	Anders	Nee
27.2	Uit de vragenlijst die gebruikers van het fietspad ter plekke invulden kwamen twee klachten naar voren: - Tegenliggers, en - Hobbels Met het argument tegenliggers wordt een tweerichtingsfietspad gepropageerd. Deze oplossing zorgt voor gelegetimeerde spookrijders en maakt het spookrijdersprobleem groter. Het fietspad ligt er inderdaad belabberd bij. Het argument hobbels is eenwoudig op te lossen door de fietspaden te herbestraten. Daarmee hoeft niet te worden gewacht. Uit het animatiefilmpje - dat veel te snel werd afgedraaid - blijkt de charmante karakteristiek van het fietspad aan de zijde van bos Birkhoven volledig om zeep geholpen. Het wordt een brede tankbaan vlak langs de autorijbaan. Een omvangrijk aantal bomen zal sneuvelen en het natuurlijke reliëf dat nu nog in het pad zit wordt glad gestreken. Alle landschappelijke karakteristiek van het bestaande fietspad en de rijbaan wordt teniet gedaan. De BW laan Noord is een onderdeel van de groene toegangspoort van Amersfoort. Daar moet met respect mee worden omgegaan. Het plan daarentegen toont een fantasieleuze, puur verkeerskundige, oplossing.	Zie antwoord 2 en 9.	Breedte en ligging fietspad	Zie aanpassing 1.
	Een breed fietspad nodigt uit tot hard rijden. Zo is het bijvoorbeeld op de BW laan tussen de DF laan en het station al regelmatig levensgevaarlijk met gewone fietsen, racefietsen, bakfietsen, snelfietsen en fatbikes die breeduit rijdend en vaak zeer snel in twee richtingen van dit fietspad gebruikmaken.			
27.3	Verkeersplein Soesterweg (Ovonde): De huidige situatie is onplezierig omdat autoverkeer op de verkeerde plek wordt stilgezet. De oplossing is het verkeerslicht, dat prima werkt en veel wordt veel gebruikt, ca. 20 meter te verplaatsen tot vóór de kruising. Een oplossing voor het stagneren van autoverkeer dat in de ochtendspits het Soesterkwartier verlaat zou een extra detectielus zijn die het stoplicht beïnvloedt. Verdere aanpassingen van de kruising zijn niet nodig. Onze indruk is dat het ontwerp van de rotonde is gemaakt vanuit het gezichtspunt van de automobilist en niet met het oog op de fietsveiligheid. Een duidelijk overblijfsel uit de afgeschoten plannen voor de Westelijke Ontsluiting. De oude bomen bij de kruising zullen moeten wijken. De afslag naar rechts naar de Soesterweg heeft een veel te ruime boogstraat en kan daarmee te snel genomen worden. Dat maakt het voor de fietser juist minder Fiets Veilig.	Zie antwoord 6.	Oversteken en kruispunten	Zie aanpassing 6.
		Op de zijwegen liggen nu detectielussen in het wegdek. Deze registreren wanneer verkeer te lang moet wachten en geven dat door aan de verkeerslichten op het kruispunt met de Soesterweg bij het Bosbad. Omdat de verkeerslichten worden vervangen door een voorrangsplein, zijn deze detectielussen niet meer nodig en worden ze verwijderd.		
27.4	Uitvoegstrook ter hoogte van Midland Parc: Er is nu geen probleem. Dat probleem ontstaat als de nieuwbouwplannen voor BW laan 81 worden doorgezet. Er is toegezegd dat nog nader verkeerstechnisch onderzoek wordt gedaan. Het is daarom beter met de aanleg te wachten op de resultaten van dit onderzoek. Het voorgestelde korte tweerichtings fietspad vanaf Korporaal Strikpad tot ultrit Midland Parc maakt de situatie onoverzichtelijk en voor fietsers gevaarlijk. Voor uitrijdende automobilisten komen fietsers van twee kanten. Er is niet voorzien in linksaf slaand verkeer vanaf Midland Parc.	Zie antwoord 3.	Midland Parc	Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase.
27.5	Fietspad aan boszijde: Het voorgestelde tweerichtingen fietspad gaat ten koste van veel bomen, en is alleen daarom al een onjuiste, onacceptabele, keuze. Daarnaast lost deze keuze geen probleem op maar creëert er een. Het 'probleem' spookrijder wordt gelegetimeerd. Een betere oplossing, milieu- en verkeerstechnisch, is een iets breder, 150 cm, fietspad met duidelijk aangegeven dat het een éénrichting pad is. Afgezien van een verbodsbord bij de spoorwegovergang ontbreekt bewegwijzering daaromtrent nu.	Zie antwoord 9.	Breedte en ligging fietspad	Nee
27.6	Fietspad aan de stadzijde: Het huidige fietspad is deels in zeer slechte, voor fietsers gevaarlijke, staat. Verbetering van de bestrating en mogelijk verbreding tot ca. 150 cm lost dit probleem op.	Zie antwoord 9 en 26.2.	Breedte en ligging fietspad	Nee
27.7	Korporaal Strikpad: Zoals hiervoor maakt een kort tweerichtingen fietspad over een heel kort stukje BW laan vanaf het Korporaal Strikpad tot de ingang van Midland Parc de situatie bij de inrit van Midland Parc onoverzichtelijk en voor fietsers gevaarlijk. Daarnaast leidt deze oplossing tot spookrijden over rest van het tracé. Een oplossing is het Korporaal Strikpad geheel te laten vervallen. Hierdoor kan ook de voorgenomen ecologische verbinding tussen Birkhoven en Bokkeduinen worden aangelegd.	De mogelijke verlegging van het Korporaal Strikpad zit in de plannen voor de woningbouwontwikkeling van BW laan 81. De gemeente kijkt mee hoe dit goed kan aansluiten op het ontwerp. Het ontwerp wordt hierop aangepast in de volgende ontwerpfase.	Anders	Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase.

Nr.	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Aanpassingen
27.8	Aan de orde is ook geweest bosbrandgevaar en het daarom creëren van de BW laan Noord als een brandwerende gang. Hiervoor zouden weer tal van (naald)bomen moeten sneuvelen. De spoorlijnen naar Amsterdam of Utrecht vormen op zich al een prima brandwerende gang. Bij brand is de brandweer er hier ook zeer snel bij vanwege de korte afstand tot de kazerne en in de bosvijver is ruim bluswater voorhanden.	Zie antwoord 4.	Natuur en bomen	Nee
27.9	Het streven is de ecologische verbinding tussen Bokkeduinen en Birkhoven te versterken. Met de voorgenomen aanleg van de fietspaden wordt dit streven teniet gedaan. Het kappen van opnieuw veel bomen maakt het voor bijvoorbeeld de eekhoorn lastig om over te steken via over huivende bomen langs deze laan. Als er nog meer bomen worden weggehaald dan zullen er opnieuw en meer eekhoorns worden doodgedood. Ook zal de ecologisch samenhang van Birkhoven en Bokkeduinen verder verslechteren. Eerder zijn in bermstroken, na de voorbereiden werkzaamheden voor de Westelijke Ontsluiting, bomen bijgeplant. Vele daarvan zijn met de aanleg van ondergrondse infrastructuur samen met anderen al weer verloren gegaan. Het is een kale boel, er moet worden bijgeplant met loofhout. Wij zijn benieuwd in hoeverre het ecologisch onderzoek hier rekening mee houdt.	Een touwbrug voor eekhoorns is weinig zinvol op deze locatie. De Barchman Wuytierslaan wordt niet breder dan de huidige situatie en de maximumsnelheid blijft 50km/u. De verwachting is dat eekhoorns gewoon de weg over blijven steken zonder touwbrug. Ook als er wel een touwbrug zou worden aangelegd, steken ze waarschijnlijk niet via het touw de weg over. Binnen het project worden wel faunapassages (tunnels voor o.a. de das) wel meegenomen.	Natuur en bomen	Zie aanpassing 1. Uitwerken faunapassages in DO-fase.
27.10	Onze voorkeur gaat, afgezien van al het hiervoor genoemde, in zijn algemeenheid uit naar een geringe verbreding van de huidige fietspaden, met éénrichtingsverkeer, aan beide zijden van de BW laan.	Zie antwoord 9.	Breedte en ligging fietspad	Nee
28 E-mails Stichting Dassenwerkgroep Utrecht & 't Gooi				
28.1	We hebben 'in en om' het plangebied voor een westelijke rondweg uitgebreid dassonderzoek gedaan en verschillende rapporten daarover aan de gemeente Amersfoort toegestuurd. Die rapporten zijn dus bekend bij de gemeente. Daarnaast hebben de Stichting Groen in Amersfoort en de Vereniging Behoud Bokkeduinen en Birkhoven onze rapporten ontvangen. Die rapporten geven duidelijk aan wat er nodig is voor behoud van de dassenc clans. Voor het door u ingetekende fietstracé zijn verschillende dassentunnels wenselijk. De meest geschikte plekken zijn al bij de gemeente bekend. Bij de genoemde twee rechtspersonen kunt u eventueel nader advies vragen.	We hebben de rapporten doorgenomen. De gekozen locaties voor de dassentunnels op dit tracé zijn volgens ons de beste plekken.	Natuur en bomen	Nee
28.2	Ik heb het kaartje bekeken dat u hebt bijgevoegd. De twee plekken voor faunatunnels zijn redelijk logisch en grofweg in overeenstemming met onze rapporten. Uit de rapporten kunt u echter afleiden dat er twee belangrijke plekken voor een dassentunnel en een verbeterde dassentunnel (toevoegen: dassenraster) ontbreken. U kunt die zien in het bijgevoegde kaartje. De kans op aanrijdingen van dassen op die plekken is erg groot. Ik verzoek u om, ook op basis van de zorgplicht van de Omgevingswet, ook deze twee voorzieningen te verbeteren / te realiseren bij de uitvoering van uw plan.	Goed te vernemen dat de twee geplande tunnels binnen het project ongeveer op de goede locatie zijn bedacht. De gewenste tunnel vlakbij het spoor valt buiten het projectgebied. Eventuele aanpassingen in dat gebied vallen onder deel Midden van het project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort. De tunnel bij de Birkstraat staat op de planning om dit najaar te worden onderhouden, waarbij ook naar de rasters wordt gekeken.	Natuur en bomen	Nee
29 Ingekomen brief Stichting Groen in Amersfoort				
29.1	Samenvattend: We maken ons zorgen over het proces. We zien geen participatie en zijn niet betrokken tot er nu opeens een plan ligt, waarbij te maken opmerkingen waarschijnlijk gewoon in de ruis van een reactienota verdwijnen.	De participatie wordt gedaan volgens het niveau 'Raadplegen'. Alle reacties die tijdens de huidige participatie worden gemaakt, worden verwerkt in deze reactienota. Zodra deze is afgerond en wordt gepubliceerd, krijgen alle belanghebbenden die de uitnodiging voor de informatiebijeenkomst hebben ontvangen hiervan bericht. Deze reactienota wordt ook aan het college- en raadsvoorstel toegevoegd. Ook worden de belangrijkste kanttekeningen in het voorstel zelf benoemd.	Anders	Nee
29.2	Grotendeels wordt het plan van de Westelijke Ontsluiting weer uit de lade getrokken. Met vooral verbeteringen voor de auto. Voor de fiets zijn het vaak halve oplossingen en geen integrale aanpak voor de gehele route. Het was beter geweest als de tekeningen van de Westelijke Ontsluiting aan de kant waren geschoven en er goed was gekeken wat er nu echt nodig is voor de fietser en voetganger. Daarmee zou ook minder natuurschade ontstaan.	Zie antwoord 22.8.	Anders	Nee
29.3	Een 4m breed pad met daarnaast waarschijnlijk 2 a 3 meter werkbreedte is te fors en onacceptabel. De twee-richtingen fietspaden lopen onlogisch en zullen weinig gebruikt worden in 2 richtingen. Zonder doortrekken naar de spoorweginval is het fietspad verbreden onlogisch. Bovendien ligt de meest logische noordrichting al aan de overkant.	Zie antwoord 2 en 9.	Breedte en ligging fietspad	Nee
29.4	De BW laan wordt hiermee steeds minder onze groene entree van de stad. Er komt met dit concept een veel scherpere versteende overgang van Birkhoven naar Bokkeduinen.	Zie antwoord 2 en aanpassing 1.	Natuur en bomen	Zie aanpassing 1.
29.5	In hoofdlijnen is onze feedback, maar ook het concept van de gemeente, gelijk aan die van april 2023. In de tussentijd hebben we tevens niets gehoord vanuit de gemeente.	Er blijkt inderdaad niet te zijn teruggekoppeld aan organisaties die reacties hebben ingediend tijdens de participatie in 2023. De reacties zijn wel meegenomen in de reactienota die is bijgevoegd bij het raadsbesluit van 23-04-2024 over het project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort. In dat raadsbesluit zijn een aantal aanpassingen gedaan die dienen als vertekpunten voor de verdere uitwerking van de deelprojecten.	Anders	Nee
29.6	In detail: • Over het algemeen: Het verkeersplein is heel fors (geld, ruimte, natuur) en vooral gericht op auto doorstroming; Het is immers gekopieerd uit plannen van de Westelijke Ontsluiting. Auto heeft voorrang op fietser/voetganger, die op drukke momenten problemen zal hebben met oversteken, waarbij de situatie ook nog eens onoverzichtelijk is. Momenteel kan een fietser/voetganger bij een stoplicht oversteken. Kunnen we onze kinderen vragen hier veilig, zonder stoplicht, over te steken? Is dat echt een verbetering? (Zijn er simulaties van fietsers op drukke momenten?) o (Het huidige stoplicht geeft nu tevens auto's de tijd om over te steken / af te slaan; De kans is aanwezig dat het verkeersplein vast gaat lopen op drukke momenten.) o Dit verkeersplein faciliteert autoverkeer naar sportvelden, waar dit juist ontmoedigd moet worden.	Zie antwoord 6.	Oversteken en kruispunten	Zie aanpassing 6.

Nr.	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Aanpassingen
29.7	Het is niet overal duidelijk wie voorrang heeft, zeker niet voor (kleine) kinderen die naar de sportvelden fietsen (of school), bijvoorbeeld deze twee rode pijlen, waar voorrang niet voor iedereen duidelijk zal zijn: o Het plein is zodanig gemaakt dat rechtdoor gaand verkeer met gemak met 60 km/u zal passeren. Er moeten snelheidsremmende maatregelen genomen worden, zoals plateaus. (De aansluitingen moeten ook meer haaks op elkaar zodat auto's niet te snel de bocht/aflag nemen)	Zie antwoord 5 en 6. Een duidelijke en herkenbare inrichting draagt bij aan een juiste interpretatie van de verkeerssituatie door weggebruikers. De vormgeving van het voorraagsplein is zodanig dat voor fietsers kenbaar is dat zij voorrang moeten verlenen aan het kruisende gemotoriseerde verkeer. Op basis van de gekozen inrichting wordt verwacht dat de voorrangssituatie voldoende duidelijk en herkenbaar is voor alle weggebruikers.	Oversteken en kruispunten	Zie aanpassing 6.
29.8	Het plein kan kleiner door opstelstroken te verkorten; deze zijn immers vooral gericht op auto- doorstroming, wat een lagere prioriteit heeft ten opzichte van het langzame verkeer en natuur. Autoverkeer naar sportvelden moet juist ontmoedigd worden. Autoverkeer wordt waarschijnlijk al genoeg gefaciliteerd als er vanuit zuid een korte opstelstrook is in het midden voor linksaf. We zien graag een goede onderbouwing van de noodzaak voor zo'n groot plein.	Zie antwoord 5 en 6.	Oversteken en kruispunten	Nee
29.9	Kan dit verkeersplein echt niet anders/beter voor voetganger/fiets/natuur? Zit de gemeente niet teveel vast in het verouderde concept van de Westelijke Ontsluiting? Dit moet simpeler kunnen. Met vooral een betere opstelplek voor de overstek voor fietsers (is nu een voetganger stoplicht, zonder ruimte voor fietsers). Meer lijkt niet nodig.	Zie antwoord 6.	Oversteken en kruispunten	Zie aanpassing 6.
29.10	Het plan is een 4 meter breed fietspad. o Dit is te breed en niet in lijn met motie 22M: 4 meter mag uiteraard bij nieuwe ontwikkelingen de streefbreedte zijn, als ruimte onbeperkt is, maar hier moet een compromis gevonden worden ten opzichte van natuur-schade. De motie (breed aangenomen) eist om de 4m te verlaten en te kijken wat nog past en daarbij weegt de natuur zwaar mee. Waar zijn analyses van de natuur-impact van kleinere fietspaden waar we eerder om vroegen? Wat is de schade ten opzichte van een fietspad van 3m of 3.5m? o Het is tevens niet nodig gezien het relatief lage gebruik, deels doordat het fietspad aan de overkant ook zeer frequent gebruikt zal blijven worden. o Het is breder dan welk ander fietspad dan ook in de omgeving, zelfs breder dan de heel brede snelfietsroute tussen dierenpark en spoor (F28). (bij 4 meter kunnen zelfs 2 auto's elkaar passeren!) o De VB888 is hier trouwens nog iets strikter dan GIA, zoals donderdag uitgelegd: Een 2-richtingen fietspad is onnodig als elke kant van de weg zijn eigen richting heeft.	In de genoemde motie staat als toevoeging op het beslispunt in het raadsbesluit: "...voor het fietspad ten westen van de Barchman Wuytierslaan, te werken aan een significante verbetering voor de fietsers, maar tevens het belang van natuur en ecologische waarde mee te nemen, bomenkap en natuurschade te minimaliseren in de bepaling van de breedte per deel van het nieuwe fietspad." Zie antwoord 2. De doorfietsroute (F28, Monnikenboschpad) langs het spoor was al sinds 2017 in voorbereiding. Dat ontwerp is gebaseerd op verouderde richtlijnen en inzichten. Het fietsverkeer is de afgelopen jaren aan flinke verandering onderhevig, met een grotere diversiteit in breedtes, gewicht en snelheid. Om dat in goede banen te leiden is meer breedte benodigd. Dat is in de loop der jaren ook vertaald naar richtlijnen en in het gemeentelijk beleid.	Breedte en ligging fietspad	Zie aanpassing 1.
29.11	Wat is er geleerd na de aanleg van F28, waar tot wel 2 a 3 meter extra werkruimte nodig was bij de aanleg, waardoor de natuur-impact tot soms wel 10 meter breed was. Welke andere methodes voor aanleg zijn mogelijk? En is deze werkbreedte überhaupt meegerekend in de huidige impact analyse? o Twee-richtingen is vooralsnog helemaal niet nodig omdat er vanuit zuid geen logische toegang is. (Waarom trekt de gemeente dit pad niet door tot spoorwegovergang, want dan wordt eindelijk ook de toegang tot Dierenpark eindelijk opgelost.) Of nog logischer: waarom wacht de gemeente niet op duidelijkheid over het middendeel, alvorens een brede tankbaan door het bos te trekken, waarvan 1 kant nog lang niet (of nooit) frequent gebruikt zal/kan worden?	De werkbreedte van de machine die het beton aanbrengt is ongeveer 0,75m extra aan beide zijden van het fietspad. Hier is rekening mee gehouden in het bepalen welke bomen wel of niet kunnen worden behouden. Zie antwoord 2.	Breedte en ligging fietspad	Zie aanpassing 1.
29.12	We hoorden in de uitleg dat er ook breedte nodig is zodat voetgangers op het fietspad kunnen lopen. Dat is natuurlijk een hele vreemde, en gevaarlijke, reden. Die horen op een eigen pad (kan aan de boskant ook een bospaadje zijn), en aan de kant van de huizen, een goed breed trottoir. o Op het stuk tussen sportpark en Birkstraat is twee richtingen ook onlogisch omdat er bij het kruispunt Birkstraat/BW laan geen aansluiting is voor de richting uit zuid. Het is voor fietsers logischer om aan de oostkant van de BW laan richting het kruispunt met de Birkstraat aan te rijden. Daar liggen alle logische aansluitingen. Dit deel kan dus gewoon 1-richting blijven, dit scheelt bomenkap. En het is ook veiliger voor de fietsers, die anders worden gefaciliteerd verkeer aan te komen rijden richting het grote kruispunt, kinderen gaan dan spookrijdend Birkstraat in. (Je kunt daar niet via de stoplichten de Birkstraat oversteken)	Zie antwoord 24.2 en 24.3. Zie antwoord 2. De verkeerslichten op de kruising Barchman Wuytierslaan/ Birkstraat/ Amsterdamseweg worden aangepast aan de nieuwe situatie met de fietsoversteken in tweerichtingen op drie zijden van de kruising.	Breedte en ligging fietspad	Nee
29.13	Algemene natuur-verbeteringen? > Waar zijn natuur-verbeteringen in de plannen? Inrichten bermen? Herstel eerdere kap/schade door voorbereidingen Westelijke Ontsluiting? Er liggen meerdere kansen om Bokkeduinen en Birkhoven beter te verbinden, bijvoorbeeld door faunapassages (tunneltjes, eekhoorn bruggen, etc). Straks staan aan twee kanten significant minder bomen. (Na de eerdere kapronde van de Westelijke Ontsluiting, waarvan niets hersteld is.) Het idee van VB888 om het fietspad Korporaal Strikpad op te heffen lijkt een goed plan; dit fietspad voegt weinig toe en opheffen geeft ruimte aan een betere corridor tussen Birkhoven en Bokkeduinen. Dit kan dan ook een goede plek zijn voor een faunapassage over/onder de BW laan.	Binnen het project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort deel Noord realiseren we twee faunatunnels onder de Barchman Wuytierslaan. Deze komen uit de plannen voor de Westelijke Ontsluiting. Zie antwoord 27.9. De gerealiseerde groencompensatie voor de Westelijke Ontsluiting was meer dan er aan groen is verwijderd, doordat dat project is gestopt. Deze bomencompensatie is gerealiseerd in het nieuwe natuurgebied De Melksteeg. Voor het project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort moeten ook bomen worden gekapt, deze zijn al gecompenseerd in De Melksteeg. Zie antwoord 27.7. Zie antwoord 2.	Natuur en bomen	Zie aanpassing 1. Uitwerken faunapassages in DO-fase.
29.14	En pak nu eindelijk eens het terrein tegenover de Kabouterhut aan, waar aannemers hun spullen opslagen. Dit is meerdere keren gevraagd en toegezegd dat dit opgepakt zou worden... Toevens kan het voorste parkeerterrein van het Dierenpark ingericht worden als natuur (plus verbetering huidige fietspad), want dit parkeerterrein heeft het park afgestaan in ruil voor de parkeergarage. Het is jammer dat de bereikbaarheid van het Dierenpark per fiets nog steeds niet wordt verbeterd.	Het terrein tegenover de Kabouterhut kent drie kadastrale eigenaren. Een daarvan is de gemeente Amersfoort, de overige grondeigenaren zijn Stedin Netbeheer B.V. en NS Vastgoed. Het terrein is voor een groot deel al opgeruimd, daarbij zijn alle spullen van de gemeente Amersfoort al verwijderd van het terrein. Het opruimen van de spullen die er nu nog staan moet gedaan worden door NS Vastgoed.	Anders	Nee

Nr.	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Aanpassingen
29.15	Is de weg nog altijd uitgelegd als 80km/u? > Versmal de weg waar mogelijk naar 50 km/u breedte, dat geeft ruimte voor fietser/voetganger/natuur	De rijbaan heeft in de huidige situatie een breedte van ongeveer 7,0 meter. Hiermee voldoet deze aan de richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Volgens de CROW-richtlijnen bestaat het ideale profiel uit rijstroken van 2,90 tot 3,50 meter in combinatie met een middengeleider van minimaal 1,50 meter. Omdat op deze locatie geen middengeleider aanwezig is, is het wenselijk om rijstroken van 3,50 meter aan te houden. Dit geldt des te meer gezien de aanwezigheid van busverkeer op deze route. Het versmallen van de rijbaan is daarom niet wenselijk. Ook de huidige wegmarkering voldoet aan de geldende richtlijnen. De aanwezige dubbele asmarkering zorgt voor een duidelijke scheiding van de rijrichtingen, terwijl de onderbroken kantmarkering bijdraagt aan de geleiding van het verkeer. Deze kantmarkering is met name wenselijk vanwege de onverharde bermen langs de weg, omdat zij de begrenzing van de rijbaan duidelijk zichtbaar maakt en daarmee de verkeersveiligheid ondersteunt.	Verkeersveiligheid	Nee
29.16	Waar lopen voetgangers? Hier lijkt beperkte aandacht voor	Zie antwoord 24.2 en 24.3.	Verkeersveiligheid	Nee
29.17	De bushalte hoeft niet naast de weg. Het is een 50 km/uur weg en er rijden weinig bussen, waar ook weinig mensen in/uit stappen. De bus kan dus prima kort op de weg stoppen. Dit heeft tevens het voordeel dat de stroom auto's even tegengehouden wordt waardoor oversteekbaarheid op andere plekken verbetert. Uiteraard heeft dit ook het grote voordeel dat er minder ruimte nodig is (ruimte die van natuur af gaat), en de bus kan makkelijker weer doorrijden. Een win-win situatie voor allen.	Halteren op de rijbaan is op deze locatie niet wenselijk. Gezien de frequentie van het busverkeer zou dit leiden tot een verminderde doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Daarnaast kan stilstaand openbaar vervoer op de rijbaan aanleiding geven tot verkeersonveilige situaties, waaronder een verhoogde kans op kop-staartaanrijdingen. De aanwezige haltekomen bieden bussen de mogelijkheid om buiten de rijbaan te halteren, wat zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming ten goede komt. Om die reden zijn haltekomen op deze locatie passend.	Verkeersveiligheid	Nee
29.18	De opstelstrook bij Midland is te fors; Waarom hier ook de auto faciliteren? Het is goed dat voetgangers/fietzers de weg in 2x kunnen oversteken, maar dat kan ook zonder opstelstrook of een opstelstrook voor 1 auto. En gaat het woningbouwproject überhaupt wel door? Ook dit deel van de tekening komt nog uit de tijd van de Westelijke Ontsluiting waar de weg werd gepland als drukke 80 km/u weg en de auto op de eerste plaats kwam.	De opstelstrook voor linksafslaand verkeer verbetert de verkeersveiligheid en doorstroming op deze locatie. Dit is van belang voor de huidige bewoners en toekomstige woningbouwontwikkeling. Zie antwoord 17.1.	Midland Parc	Afstemming met plan ontwikkelaar in DO-fase.
29.19	Hoe is de verlichting geregeld langs fietspaden (veiligheid vs natuur-impact)?	In de volgende ontwerpfase wordt een verlichtingsplan uitgewerkt. Hierbij houden we rekening met zowel (sociale) veiligheid als natuur.	Anders	Uitwerking verlichting in DO-fase
29.20	Compensatie > er wordt steeds genoemd dat die ruim voldaan is in de Melksteeg. Is dat zo? Ten eerste is dat gebied nog in ontwikkeling. En ten tweede: RWS gebruikt ook al ~15 Ha voor hun compensatie. Recent is ook de snelfietsroute aangelegd (F28) waarbij ook op eens gezegd werd dat deze in de Melksteeg gecompenseerd is. En voor bepaalde plekken (oude boskernen, zoals bij F28) geldt geen 1 op 1 compensatie maar een "straf-factor" daarbovenop. Is er een duidelijk overzicht van wat er gecompenseerd is/wordt ten opzichte van de plannen in de Melksteeg? (Los daarvan kun je discussiëren of de Melksteeg wel een compensatie gebied is; het stond al veel langer in plannen om te ontwikkelen als natuurgebied, simpelweg omdat dit nodig was, zonder compensatie gebied te zijn.)	Het klopt inderdaad dat Rijkswaterstaat 15 hectare gebruikt voor hun compensatie. Dit was destijds ook al bekend en zo afgesproken. Voor de Westelijke Ontsluiting is er al 4 hectare natuur aangelegd in de Melksteeg. Dit is meer dan er uiteindelijk nodig was omdat niet alle bomen zijn gekapt na het stoppen van het project. Hierdoor is er in de Melksteeg genoeg voor de al gekapte bomen voor de Westelijke Ontsluiting, de al gekapte bomen voor de doorfietsroute F28 en de nog te kappen bomen voor Fiets Veilig Westzijde Amersfoort deel noord. Daarna is er nog ruimte over voor compensatie van toekomstige projecten. Bij de benodigde vergunningaanvragen voor de kap van bomen, maken we de hoeveelheden inzichtelijk. We zijn op de hoogte van de hierbij geldende compensatiefactor. De vergunningverlener beoordeelt of dit voldoet.	Natuur en bomen	Nee
29.21	Aanpassingen bij ingang bosbad/hockey/atletiek: Ook hier moet de gehele toerit geoptimaliseerd worden voor voetganger/fietser en niet de auto. Nu volgen fietsers de groen pijl (en zullen dat deels blijven doen). Als ze over het roze gekleurde pad in 2 richtingen moeten, wordt het heel krap met auto's die de bocht om komen, en dan is er niet eens een voetpad ingetekend. Een betere oplossing is hier nodig. Voorbeeld: Maak een fietsstraat waar op auto overduidelijk te gast is. Waar fiets zelfde richting als auto volgt. En de auto moet duidelijk wachten voor fietsers die van de sportvelden af komen.	Er is hier bewust gekozen voor een scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Vanuit verkeersveiligheids oogpunt is het niet wenselijk deze verkeersstromen te mengen, aangezien fietsers als kwetsbare verkeersdeelnemers een groter risico lopen bij interacties met gemotoriseerd verkeer. Het combineren van fietsers en voetgangers is op deze locatie veiliger. De wandelintensiteiten zijn beperkt, waardoor de kans op conflicten tussen beide gebruikersgroepen relatief klein is. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid heeft deze inrichting daarom de voorkeur boven een menging van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer.	Breedte en ligging fietspad	Nee
29.22	En tenslotte: Het verkeersplein zal grotendeels gebruikt worden door fietsers van/naar de sportvelden. Zijn deze verenigingen actief benaderd en hebben zij de tijd gekregen feedback te verzamelen en heeft u die van alle verenigingen gekregen? In ons gesprek begrepen we dat er wel een vraag is uitgestuurd, maar dat er geen feedback is en ook niet actief gehaald is; Dat lijkt me voor een dergelijk plan een groot probleem.	De sportverenigingen in de omgeving zijn zowel per post als per e-mail aangeschreven. Zij waren in de mogelijkheid om te reageren op de plannen tijdens de informatiebijeenkomst, via MetAmersfoort, telefonisch of per e-mail. Op donderdagmiddag 7 mei hebben we vragenlijsten afgenomen bij voetgangers en fietsers op het fietspad. Hier hebben ook veel jongeren van en naar de hockeyclub aan meegedaan. De resultaten zijn opgenomen in deze reactienota.	Oversteken en kruispunten	Nee

nr.	Reactie	Antwoord gemeente	Breedte en ligging fietspad	Aanpassingen
30	Aanvullende vragen Stichting Groen in Amersfoort			
30.1	Een vraag over het 2 richtingen fietspad parallel aan de BW laan Noord: Motie 2024-022M vraagt heel duidelijk om een verbreding, waarbij ecologie/natuur leidend is, en dus niet uit te gaan van 4 meter. Juist in een dergelijk waardevol bos is de ruimte beperkt. Het is een foute aanname dat hier ruimte genoeg is we een brede fietsstraat kunnen maken, breder dan waar dan ook in de omgeving. Deze correctie is het doel geweest van de aangenomen motie. Deze motie lijkt dus inderdaad volledig genegeerd. We hadden het in onze discussie nog over de breedte van het nieuwe fietspad langs de BW laan tussen Daam Fockemalaan en NS Station. Ik had deze vandaag nog nagemeten en die is net aan 3 meter breed. Dit zou dus een richtpunt kunnen zijn voor de significante verbreding die genoemd wordt in motie 2024-022M. Breder is daarmee een onnodige aantasting. (Ook al blijft ons punt staan dat 2-richtingen zinloos is zonder oplossing voor "midden", die wellicht helemaal niet aansluit bij dit fietspad, en sowieso nog heel lang gaat duren; Zonder integrale oplossing wordt het wellicht zelfs lachwekkend omdat de brede fietsstraat begint in het niets; en/of zelfs gevaarlijk is door spookrijden aan te moedigen van spoorwegovergang naar Dierenpark)	In de genoemde motie staat: "...voor het fietspad ten westen van de Barchman Wuytierslaan, te werken aan een significante verbetering voor de fietsers, maar tevens het belang van natuur en ecologische waarde mee te nemen, bomenkap en natuurschade te minimaliseren in de bepaling van de breedte per deel van het nieuwe fietspad." Bij het ontwerp van het fietspad hebben we bewust gekeken naar de benodigde breedte en de beste ligging, zodat het een duidelijke verbetering is voor fietsers en zo min mogelijk natuur wordt aangetast en bomen worden gekapt. We kiezen voor een veilige en toekomstbestendige fietsvoorziening die zoveel mogelijk aansluit bij de geldende ontwerprijtlijnen. Het fietspad richting station is inderdaad gedeeltelijk opnieuw geasfalteerd. Dit was noodzakelijk vanwege werkzaamheden aan kabels en leidingen in de ondergrond. De werkzaamheden maakten geen onderdeel uit van een herinrichtingsproject, maar waren uitsluitend bedoeld om het fietspad na afloop van de werkzaamheden weer in goede staat te brengen. Dit betekent echter niet dat het fietspad in de toekomst niet alsnog kan worden verbreed volgens geldende ontwerprijtlijnen. Op dit moment is het voornemen om de doorfietsroute tussen het Utrecht Science Park en Amersfoort via deze route te laten lopen. In het kader daarvan is het goed denkbaar dat het fietspad op termijn wordt verbreed.	Breedte en ligging fietspad	Nee
30.2		Het huidige fietspad tussen spoor en dierenrein is te smal voor tweerichtingsfietsverkeer en ligt dicht langs de rijbaan. Binnen de beschikbare ruimte is het niet mogelijk om het fietspad te verbreden zonder dat dit ten koste gaat van het aanwezige groen. Dit deel van het fietspad wordt meegenomen binnen deel Midden van Fiets Veilig Westzijde Amersfoort. Om te voorkomen dat fietsers in tussentijd tegen de rijrichting in blijven fietsen, gaan we bekijken of fietsers beter kunnen worden verleid om op de daarvoor bedoelde locatie over te steken.		
30.3	Je noemde dat er ook voetgangers gebruik moeten maken van het fietspad/fietsstraat. Dit kan ik nergens terugvinden in de uitgangspunten die uitgezet zijn 2 jaar geleden, volgens de link die je stuurt. Dit is een nieuwe, onveilige en onwenselijke toevoeging. In de stukken staat alleen dat er goede looproutes door het bos moeten zijn (uiteraard als toevoeging op een goed trottoir aan de woningzijde).	Er liggen bestaande wandelpaden in het bos die ook richting dierenrein gaan, maar niet iedereen zal die gebruiken. Voetgangers mogen een fietspad gebruiken op plekken waar geen voetpad is. Dat geldt ook voor het fietspad aan de boszijde.	Breedte en ligging fietspad	Nee
30.4	Wat is momenteel de intensiteit van fietsers op dit fietspad? (BW laan noord, bos zijde)	Het gemiddeld aantal fietsers op het fietspad aan de boszijde is richting dierenrein 799 fietsers en richting aansluiting Bosbad/hockey 71 fietsers (tegen het verkeer in) op een werkdag per etmaal. De meetperiode was 28 maart t/m 5 april 2023.	Breedte en ligging fietspad	Nee
30.5	De stukken en discussies in de raad die je stuurt, benadrukken wederom dat het vooral moet gaan over voetgangers en fietsers. Toch hebben de tekeningen een duidelijk beeld: de doorstroom van auto's. Ook vandaag ging ik weer op de fiets naar de sportvelden en moest de BW laan oversteken. Ik was weer blij dat ik de stroom auto's kon onderbreken door het voetgangers-stoplicht te nemen ter hoogte van de Soesterweg. Ik vrees de toekomst: Heel veel asfalt, minder groen en voorrang voor de auto..... En uiteraard is de logische fietsroute daarheen (komend vanaf ~NS Station) langs de woningzijde en niet de boszijde, ook niet als er een 2 richtingen fietspad zou liggen tussen Dierenpark en Sportvelden..... Het blijft ook opvallend dat veel problemen voor de fietsers zich vooral tussen DF laan en Dierenpark bevinden. Dit is het stuk dat de gemeente blijft negeren omdat ze liever, samen met Prorail, blijft dromen over een mega infrastructuur project, in plaats van kleine effectieve oplossing door te voeren. Idem voor oplossingen/verbeteringen die de ecologie helpen en al lange tijd voor het oprapen liggen..... (Dus hierbij ook nogmaals het verzoek om dit laatste intern aan te kaarten. Er is ooit een gebiedsregisseur aangesteld voor dit soort zaken, daar horen we echter al jaren niets meer van.)	Een voorrangsplein is zo ingericht dat al het verkeer op de hoofdroute voorrang heeft op het verkeer uit de minder dominante zijroutes. Hierdoor hoeft het verkeer op de hoofdroute minder vaak af te remmen of te wachten, wat de doorstrooming ten goede komt. Daarnaast draagt deze inrichting bij aan een overzichtelijkere verkeerssituatie. De voorrangssituatie is duidelijk en voetgangers/ fietsers kunnen op een veiligere en overzichtelijkere manier oversteken. Het voorrangsplein verbetert daarmee zowel de verkeersveiligheid als de doorstrooming op de hoofdroute. Zie antwoord 6. Ook de aanleg van de linksafer naar Midlandparc draagt bij aan een betere doorstrooming van het verkeer. Door de aanleg van een aparte voorsorteerstrook voor links afslaand verkeer hoeft het recht doorgaande verkeer niet langer te wachten op afslaande voertuigen en kan het dus beter doorrijden. Daarnaast verbetert deze maatregel de verkeersveiligheid. Omdat afslaand verkeer zich apart kan opstellen, neemt de kans op kop-staartaanrijdingen af. Door op deze locatie een gefaseerde oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers aan te leggen, neemt de kans op ongevallen waarbij zij worden geraakt ook af. In het raadsbesluit Fiets Veilig Westzijde Amersfoort van 23 april 2024 is na participatie besloten het project Fiets Veilig Westzijde Amersfoort uit te voeren en onder te verdelen in drie deelprojecten: noord, midden en zuid. Met dit besluit kunnen de projecten elk volgens hun eigen planning worden uitgevoerd. Deze reactienota gaat over deel Noord. Voor deel Midden (van dierenrein tot Daam Fockemalaan) is een quickscan ongelijkvloerse kruising spoorwegovergang uitgevoerd. Daarin zijn vier oplossingen onderzocht. Van de oplossing die daar als beste uit is gekomen, is ook een risicoanalyse overwegveiligheid uitgevoerd. De verdere uitwerking van de planvorming om te komen tot realisatie van Fiets Veilig Westzijde Amersfoort – deel midden valt onder het programma Mobiliteitstransitie. Aankomende van de beschikbaarheid van bemensing wordt dit opgepakt.	Oversteken en kruispunten	Zie aanpassing 6.

Bijlage 2 Vragenlijsten op locatie

Busreizigers die uit of instappen langs route

De gemeente Amersfoort gaat het fietspad langs de Barchman Wuytierslaan vanaf de Amsterdamseweg/Birkstraat tot de dierentuin veiliger maken voor fietsers en voetgangers. Jouw ervaring helpt ons om het plan te verbeteren.

1 Over welke bushalte gaan je antwoorden?

- ☐ Bushalte aan de boskant
- ☐ Bushalte aan de kant van Sportpark Bokkeduinen

1. Hoe veilig voel jij je wanneer je oversteekt van of naar de bushalte?

- ☐ Heel veilig
- ☐ Best veilig
- ☐ Niet zo veilig
- ☐ Onveilig

2. Wat vind jij het lastigste aan de oversteek?

- ☐ Fietsers komen hard aanrijden
- ☐ Ik zie fietsers of auto's te laat
- ☐ Het is onduidelijk waar ik moet oversteken
- ☐ Er is geen stoep/voetpad
- ☐ Er is weinig ruimte
- ☐ Geen problemen
- ☐ Anders, namelijk....

3. Hoe duidelijk is het nu waar je kan oversteken??

- ☐ Heel duidelijk
- ☐ Duidelijk
- ☐ Onduidelijk
- ☐ Heel onduidelijk

4. Wat zou de gemeente volgens jou als eerste moeten verbeteren?

- ☐ Duidelijkere en veiligere oversteek

- ☐ Veiligere oversteek
- ☐ Comfortabele looproute
- ☐ Duidelijkere looproute
- ☐ Anders, namelijk...

5. Open vraag (kort):

Wat is voor jou het belangrijkste om de oversteek van en naar de bushalte veiliger en duidelijker te maken?

Benieuwd naar het vervolg en de resultaten van de vragenlijst ontvangen? Op [Fietsveilig Westzijde Amersfoort Deel Noord | Met Amersfoort](#) en de projectpagina [Fiets Veilig Westzijde Amersfoort | Gemeente Amersfoort](#) staat actuele informatie en publiceren we de uitkomst van de vragenlijsten.

Vragenlijst voor jongeren/scholieren en forenzen

4 multiple choice vragen + 1 open vraag.

De gemeente Amersfoort gaat het fietspad langs de Barchman Wuytierslaan vanaf de Amsterdamseweg/Birkstraat tot de dierentuin veiliger maken voor fietsers en voetgangers. Jouw ervaring helpt ons om het plan te verbeteren.

1. Welk cijfer geeft jij dit fietspad nu voor veiligheid?

Geef een cijfer tussen de 1 en de 10

2. Waar heb jij de meeste last van op deze fietsroute? (*Eén kiezen*)

- ☐ Onveilige fiets- en voetgangersoversteken
- ☐ Andere fietsers
- ☐ Wandelaars
- ☐ Onoverzichtelijke bochten of kruisingen
- ☐ Fietspad te smal
- ☐ Anders, namelijk

3. Welke plek(ken) vind jij het minst prettig om te fietsen? (*Meerdere antwoorden mag*)

- ☐ Bij een oversteek
- ☐ Bij een kruispunt
- ☐ Op een smal stuk fietspad
- ☐ Waar veel fietsers tegelijk zijn
- ☐ Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad
- ☐ Anders, namelijk

4. Wat moet de gemeente volgens jou zeker verbeteren?

- ☐ Oversteken veiliger maken
- ☐ Fietspad met minder hobbels
- ☐ Meer ruimte op het fietspad
- ☐ Borden/markering duidelijker
- ☐ Anders, namelijk

5. Open vraag:

Wat is volgens jou de belangrijkste plek op deze route waar iets moet worden en waarom?

Benieuwd naar het vervolg en de resultaten van de vragenlijst ontvangen? Op [Fietsveilig Westzijde Amersfoort Deel Noord | Met Amersfoort](#) en de projectpagina [Fiets Veilig Westzijde Amersfoort | Gemeente Amersfoort](#) staat actuele informatie en publiceren we de uitkomst van de vragenlijsten.

Bijlage 3 Resultaat vragenlijsten op locatie

Vragenlijst busreizigers

Over welke bushalte gaan je antwoorden	Hoe veilig voel jij je wanneer je oversteekt van of naar de bushalte?	Wat vind jij het lastigste aan de oversteek?	Hoe duidelijk is het nu waar je kan oversteken?	Wat zou de gemeente volgens jou als eerste moeten verbeteren?	Wat is voor jou het belangrijkste om de oversteek van en naar de bushalte veiliger en duidelijker te maken?
Bushalte aan de kant van Sportpark Bokkeduinen	Heel veilig	Fietsters komen hard aanrijden	Heel duidelijk	Duidelijkere en veiligere oversteek	Dat het gewoon makkelijker is om naar de andere kant te komen Een zebrapad
Bushalte aan de kant van Sportpark Bokkeduinen	Onveilig	Er is geen stoep/voetpad, Auto's komen hard aan rijden	Onduidelijk, Heel onduidelijk	Veiligere oversteek	
Bushalte aan de kant van Sportpark Bokkeduinen	Niet zo veilig, Onveilig	Fietsters komen hard aanrijden, Er is geen stoep/voetpad	Onduidelijk	Veiligere oversteek	
Bushalte aan de kant van Sportpark Bokkeduinen	Best veilig	Fietsters komen hard aanrijden	Duidelijk	Veiligere oversteek	
Bushalte aan de kant van Sportpark Bokkeduinen	Niet zo veilig, Onveilig	Het is onduidelijk waar ik moet oversteken	Onduidelijk	Duidelijkere en veiligere oversteek	
Bushalte aan de kant van Sportpark Bokkeduinen	Onveilig	Er is geen stoep/voetpad	Onduidelijk	Duidelijkere en veiligere oversteek	

Vragenlijst fietsers

Cijfer	Aantal keer voorkomen
1	5
2	3
3	8
4	10
5	17
6	32
7	56
8	19
9	5
10	2

Vragenlijst fietsers

Rijlabels	Aantal van Waar heb jij de meeste last van op deze fietsroute?
Fietspad te smal	50
Andere fietsers	31
Onveilige fiets- en voetgangersoversteken	25
Onoverzichtelijke bochten of kruisingen	14
Wandelaars	14
Tegenliggers	4
Hobbels in het fietspad	1
Beetje smal maar wel oke, soms fietsters van de verkeerde richting	1
Niet echt iets	1
Egoïstische mensen	1
De hobbels van de boom wortels	1
Slecht kunnen oversteken	1
Fatbikers en hobbels	1
Mensen die tegen de richting in fietsen	1
Fietsers die spookrijden	1
Niet vlak	1
Auto's die door rood rijden	1
Bobbels in het pad	1
Veel bobbels en combinatie van fietsers met voetgangers	1
Tegen ligers	1
.	1
Dat het heel bobbelig is	1
Hobbels en een smalle weg	1
Glad herfs door bladeren	1
Hobbels	1
Eindtotaal	157

Vragenlijst fietsers

Rijlabels	Aantal van Welke plek(ken) vind jij het minst prettig om te fietsen? (Meerdere antwoorden mag)
Op een smal stuk fietspad	33
Waar veel fietsers tegelijk zijn	24
Bij een oversteek	20
Op een smal stuk fietspad, Waar veel fietsers tegelijk zijn	19
Bij een kruispunt	15
Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad	7
Bij een oversteek, Bij een kruispunt	5
Bij een kruispunt, Op een smal stuk fietspad	3
Op een smal stuk fietspad, Waar veel fietsers tegelijk zijn, Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad	3
Bij een oversteek, Op een smal stuk fietspad	2
Bij een oversteek, Waar veel fietsers tegelijk zijn	2
Bij een kruispunt, Waar veel fietsers tegelijk zijn, Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad	2
Bij een oversteek, Bij een kruispunt, Op een smal stuk fietspad, Waar veel fietsers tegelijk zijn	2
Bij een oversteek, Op een smal stuk fietspad, Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad	2
Bij een kruispunt, Op een smal stuk fietspad, Waar veel fietsers tegelijk zijn, Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad	1
Op een smal stuk fietspad, Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad	1
Op een smal stuk fietspad, Bij een oversteek, Bij een kruispunt	1
Waar veel fietsers tegelijk zijn, Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad	1
Bij een kruispunt, Op een smal stuk fietspad, Waar veel fietsers tegelijk zijn	1
Bij een kruispunt, Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad	1
Bij een oversteek, Bij een kruispunt, Op een smal stuk fietspad	1
Bij het bos gedeelte want daar zijn hobbels	1
Op een smal stuk fietspad, Veel elektrische fietsen en fatbikes	1
Boomwortels	1
Bij een oversteek, Bij een kruispunt, Op een smal stuk fietspad, Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad	1
Fatbikes die veel te hard gaan	1
Bij een oversteek, Bij een kruispunt, Waar je fietst tussen auto's bij het Bosbad	1
Hobbels op fietspad	1
Waar veel fietsers tegelijk zijn, Bij de uitrit van de dierentuin	1
In het donker de hele weg	1
.	1
Bij een oversteek, Op een smal stuk fietspad, Waar veel fietsers tegelijk zijn	1
Eindtotaal	157

Vragenlijst fietsers

	Telling van Wat moet de gemeente volgens jou zeker verbeteren?
Rijlabels	
Meer ruimte op het fietspad	37
Fietspad met minder hobbels	31
Oversteken veiliger maken	28
Fietspad met minder hobbels, Meer ruimte op het fietspad	26
Oversteken veiliger maken, Meer ruimte op het fietspad	7
Borden/markering duidelijker	6
Oversteken veiliger maken, Fietspad met minder hobbels, Meer ruimte op het fietspad	3
Meer ruimte op het fietspad, Borden/markering duidelijker	3
.	2
Oversteken veiliger maken, Fietspad met minder hobbels	2
Een stoep voor voetgangers	1
Oversteken veiliger maken, Bladeren vegen in de herfst	1
Verbod op hard fietsen op fatbikes en elektrische fietsen	1
Meer ruimte op het fietspad, Eenrichtingsverkeer	1
Oversteken veiliger maken, Borden/markering duidelijker	1
Oversteken veiliger maken, Breder pad vanwege e bikes, beter en sneller oversteken ook bij de stoplichten en dierenpark.	1
Dat er niet geen spookrijders zijn	1
Minder hobbels	1
Fietspad met minder hobbels, Meer ruimte op het fietspad, Borden/markering duidelijker	1
Niks	1
Fietspad met minder hobbels, Stoep voor voetgangers	1
Aangeven hoelang het duurt voordat je gaat	1
Eindtotaal	157

Vragenlijst fietsers

RijLabels	Aantal van Wat is volgens jou de belangrijkste plek op deze route waar iets moet worden verbeterd en waarom?
Aan de zijkanen zitten veel gaten, waardoor je sneller een ongeluk kan krijgen	1
Achterin	1
Alle bobbels	1
Alle boomwortels vlak voor het pad	1
Alle hobbels want ze doen gewoon pijn	1
Betere oversteekplaats	1
Betere wegen	2
Bij bocht want gewoon	1
Bij de bochten	1
Bij de bomen wortels	1
Bij de bos kant de hobbels weghalen of verminderen	1
Bij de hobbels	1
Bij de hobbels en het smalle stuk	1
Bij de hobbels want ik viel ooit bijna	1
Bij de kruising bij de stoplichten	1
Bij de smalste stukken van het pad	1
Bij het bos omdat het handiger si	1
Bij het bosbad zitten erg veel hobbels in de weg	1
Bij het dierenpark, daar zit een spleet in het asfalt	1
Bij het gedeelte onder de bomen waar veel tegenliggers zijn	1
Bij het kruispunt is het vaak chaotisch	1
Bij het kruispunt omdat daar veel tegenliggers van komen en het moeilijk is om de mensen te ontwijken	1
Bij het oversteekpad	1
Bij het oversteken het is small	1
Bij het oversteken want het is alleen voor voetgangers	1
Bij het punt dat je moet oversteken bij het bosbad	1
Bij het reclamebord waar het fietspad te smal is om lekker met zijn tweeën naast elkaar te fietsen	1
Bij het redelijk bochtig stuk, waar veel hobbels zijn en de weg niet goed zichtbaar is voor allen struiken en bramen	1
Bij het stoplicht naar het bosbad, onoverzichtelijk.	1
Bij oversteekplaats Bosbad	1
Bij treinspoor in de buurt zijn paar gaten in de weg	1
Borden langs de weg schoonmaken.	1
Zijn hartstikke vies	
Bos gedeelte want dan is het veiliger	1
Bospad en dierenpark heel smal en vervelend	1
Boszijde en ook voetpad aanleggen!!!	1
Breder	1
Breder fietspad	1
Breder zodat als je met z'n tweeën fietst niet de hele tijd naast elkaar moet fietsen	1
Bredere fietspaden	1
Minder hobbels	
Bredere weg makkelijker paseren	1
Bwlaan.	1
Gevaarlijk	
Dat er fatbike regels komen	1
De bochten en hobbels omdat het soms gevaarlijk kan zijn als je er hard over heen rijdt	1
De dunne stukjes enzo	1
De kant van het bos moet verbeterd worden en ook moet er meer oversteken plaatsen komen met stoplichten	1
De kruising bij het bosbad en de breedte/gaten in het hele fietspad	1
De kruispunt, want je moet daar vaak lang wachten	1
De kruispunten	1
De oversteek	1
Voor auto's en fietsers vanuit Soesterkwartier	
De oversteek bij het bosbad en lichten bij het fietspad	1
De oversteek plek mag beter georganiseerd worden	1
De oversteekplaats	1
De oversteekplaats veiliger maken	1
De plekken waar de bobbels zijn	1
De smalheid van de weg	1
De smalle en hobbelige paden	1
De twee Kruispunten	1
De weg moet gemaakt worden. Breder fietspad vanwege fatbikers.	1
Duidelijkere regels. Breder fietspad vanwege fatbikers.	1
Auto's moeten ook lang wachten als er geen voetgangers en fietsers zijn om op de knop te drukken	
Dun stukje fietspad van bosbad naar dierentuin.	1
Er is een stuk ongeveer het midden waar er heel veel hobbels zijn. Daar moet verbetering in	1
Er mag een stoep komen	1
Er mag stoep komen	1
Er mist een klein strookje aan stoep	1
Er zijn veel hobbels en het is ook redelijk smal, dat is vervelend met inhalen	1
Fatbike regels	1
Fatbikers	1
fietspad bij de bushalte	1
Fietspad en oversteken verbeteren. Te smal en veilig	1
Geen idee, maar 1 keer gefietst	1
Gehele fietspad, de hobbels zijn ook een beetje veel. Verder misschien iets breder	1
Gratis ijs!	1
Groen is belangrijk	1
Grote kruispunt en dierenpark	1
Grote weg ter hoogte van de dierentuin en zwembad.	1
Groter	1
Grotere fietspaden	1
Dat is veiliger	
Halverwege	1
Heel veel hobbels	1
Heele maal	1
Het eenrichtingsverkeer, doordat het fietspad zo smal is en er groepen tegemoet komen wordt het heel krap en moet je regelmatig de berm in.	1
Het fietspad breder maken	1

Het fietspad breder maken en de hobbels uit het fietspad halen	1
Het fietspad langs de dierentuin (overkant dierentuin) breder en minder hobbelig maken	1
Het fietspad moet breder omdat je dan makkelijker mensen kan inhalen	1
Het fietspad op de boskant mag breder	1
Het grootste probleem is veel mensen die tegen de richting in fietsen wanneer je richting de stad fietst, vaak moet je heel snel aan de kant dus meer ruimte is fijn	1
Het iets breder maken	1
Het kan onveilig zijn met oversteken	1
Het kruising tegenover het bosbad	1
Het kruispunt	2
Het kruispunt te lange wacht	1
Het oversteekpunt net na de ijskraam naar het bosbad, er moet een groter stuk komen waar je als fietser kan wachten voor het stoplicht	1
Het punt waar mensen opeens ook van andere kant komen op niet breed stuk	1
Het smalle stuk want de Muallem is bijna onmogelijk	1
Het stoplicht	1
Het stop licht	1
Het stuk langs het bos	1
Het stuk tussen de hockey club en dierentuin in.	1
Het stuk tussen het bosbad en de dierentuin is donker en smal en daardoor onoverzichtelijk	1
Het stuk waar auto's kunnen afslaan vlak voor de stoplichten, ik krijg het idee dat niet alle auto's goed opletten bij het afslaan/oversteken en dat er ruimte moet zitten tusen waar je stopt voor het stoplicht en het stoplicht zelf	1
Hobbels bij het bosbad	1
Hobbels en smalle gedeelten	1
Hoeft niet	1
Hoewel er een stoplicht is stoppen ook veel auto's niet voor rood.	1
Ook de oversteek als je vanuit fietspad langs Bokkeduinen komt kan beter.	
I dont no	1
Ik denk de heuvels en de punten waar het fietspad het smalste is want dan word het snel smal.	1
Ja verbreden is denk ik de beste optie	1
Je oma	1
Je valt hier bijna in gaten	1
Korporaal strikpad, want het heeft veel hobbels	1
Kruising bij bosbad	1
Kruispunt	1
Kruispunt bij de stoplichten mag duidelijker	1
Kruispunt soesterweg bosbad en naar bokkeduinen beter aangeven borden verlichting weg iets voor fietsers.	1
Langs het hele fietspad mist er een stoep. Er lopen de hele tijd wandelaars over het fietspad	1
Makkelijker kunnen oversteken	1
Meer verlichting	1
More big space for people walking	1
Na de bushalte is het smal met veel hobbels	1
Net na de oversteek	1
Net voor de dierentuin/hobbels	1
Niks, alles goed	1
Om over te steken moet je lef hebben	1
Zelfs bij groen	
Op dit fietspad want er zijn veel hobbels	1
Overal bredere paden	1
Oversteek Bosbad	1
Oversteek gelegenheid veilig (niet bij de bocht zoals bij dierenpark)	1
Oversteken breder	1
Oversteken	2
overtsteek pad	1
Pad aan kant van dierentuin	1
Regels voor fatbike	1
Smal stuk fietspad	1
Sommige stukken ietsje verbreden	1
Spookrijden	1
Stop licht beter geregeld	1
Strikpad minder hobbels	1
Stuk langs het bos	1
Stuk van dierenpark zijn de bomen gevaarlijk	1
Tegenverkeer	1
Tegen verkeer	1
Tussen bosbad en dierenpark	1
Tussen bosbad en dierentuin en dan vooral de hobbels.	1
Veilig kunnen oversteken	1
En meer duidelijkheid wie waar moet rijden	
Veiligere overstap bij bushalte	1
Verlichting bij de bosrand	1
Veiliger	1
Voorrang fietsers op kruispunt	1
Waar de bochten zijn bij de bushalte, daar wordt het steeds smaller	1
Waar de boomwortels zijn want als je daar gaat inhalen kan je denk ik best wel snel vallen	1
Waar er in het midden van het pad veel fietsers op een dun fietspad bij elkaar komen (strikpad)	1
Zitten een paar gemene bobbels richting dierentuin en bij de dierentuin bocht	1
Zu	1
Eindtotaal	157

Bijlage 4 Overzicht belanghebbenden Fiets Veilig Westzijde Amersfoort deel noord

Organisaties met raakvlak projectgebied

- Midland Parc
- Midland Parc VvE
- DierenPark Amersfoort
- Into the Woods
- Bossport openlucht theater
- Partou kinderopvang
- Bosbad SRO
- Silverein
- AMHC hockeyvereniging
- AV Triathlon
- Rugby Eemland
- V.V. de Posthoorn
- Utrechts landschap
- Gemeente Soest
- Scouting Mondriaan
- Belangen vereniging BW-laan

Groene organisaties

- ROM-werkgroep van IVN Amersfoort
- Dassenwerkgroep Utrecht & 't Gooi
- Vereniging Behoud Bos Birkhoven en Bokkenduinen (VBBBB)
- Stichting Groen in Amersfoort
- Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA)
- Bomen Behoud Amersfoort
- Duurzaamheidscoalitie Amersfoort (DCA)
- Milieudefensie Amersfoort

Overig

- Regio Amersfoort
- Fietzersbond
- Politie adviseur verkeer
- Hulpdiensten
- Busvervoerder