



Gemeente Epe

Nota met Zienswijzen

Voorlopig Ontwerp regionale fietsroute Apeldoorn – Epe (F50)

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Zienswijzen en beantwoording.....	4

1. Inleiding

De voorliggende nota met zienswijzen bevat de verantwoording van de binnengekomen zienswijzen op het conceptbesluit 'Voorlopig Ontwerp regionale fietsroute Apeldoorn-Epe (F50)'.

Het ontwerpbesluit heeft met ingang van 1 maart 2024, gedurende een periode van zes weken in het kader van de inspraak ter inzage gelegen bij de Publiekswinkel in het gemeentehuis te Epe. Ook was het mogelijk de ontwerptekeningen via onze website www.epe.nl/terinzage in te zien.

De ter inzagelegging is aangekondigd op panelen tijdens de twee Informatiemarkten in 2023 en in de diverse Omgevingsgesprekken met direct betrokkenen. Er is een artikel geplaatst in de Gemeentewijzer in 'Rondom de Sprengen'. Zowel op de projectpagina F50 van de gemeentelijke website (www.epe.nl/regionale-fietsroute-f50 en www.epe.nl/terinzage) als op de website 'officielebekendmakingen.nl' zijn de stukken gepubliceerd. De direct omwonenden hebben een brief ontvangen en direct betrokkenen waaronder de leden van de Klankbordgroep F50 zijn per e-mail op de hoogte gebracht.

Gedurende de bovengenoemde periode zijn er 12 zienswijzen ingediend. Gedurende de 6 weken hebben de volgende personen (geanonimiseerd op datum van binnenkomst) een zienswijze op het conceptbesluit 'Voorlopig Ontwerp regionale fietsroute Apeldoorn-Epe' ingediend:

- Zienswijze 1: binnengekomen op 8 maart 2024
- Zienswijze 2: binnengekomen op 29 maart 2024
- Zienswijze 3: binnengekomen op 2 april 2024
- Zienswijze 4: binnengekomen op 9 april 2024
- Zienswijze 5: binnengekomen op 9 april 2024 (Fietzersbond-Epe)
- Zienswijze 6: binnengekomen op 11 april 2024
- Zienswijze 7: binnengekomen op 11 april 2024 (LTO-Noord afd. NO-Veluwe)
- Zienswijze 8: binnengekomen op 11 april 2024
- Zienswijze 9: binnengekomen op 11 april 2024
- Zienswijze 10: binnengekomen op 11 april 2024 (Cumela)
- Zienswijze 11: binnengekomen op 11 april 2024
- Zienswijze 12: binnengekomen op 12 april 2024 (KNNV)

Van de binnengekomen reacties wordt in hoofdstuk 2 een samenvatting weergegeven, voorzien van een gemeentelijke reactie.

2. Zienswijzen en beantwoording

In dit hoofdstuk wordt per zienswijze een samenvatting gegeven en daaronder de gemeentelijke reactie.

Zienswijze 1: binnengekomen op 8 maart 2024

Samenvatting reactie:

a. Naar aanleiding van uw berichtgeving in Rondom de Sprengen met betrekking tot het ontwerpplan fietsroute F50 raakt het de brievenaar dat u De Baronnenlijn wilt ombouwen naar een B-weg. In uw visie volstaat de breedte van 2 tot 2,5 m niet meer, het moet naar 4 meter asfalt. Zo kun je het tracé geen oud treinbaan pad meer noemen, het historische karakter wordt om zeep geholpen.

b. Veel bermflora c.q. struiken en bomen zullen moeten wijken en het gevolg is weer meer asfalt, terwijl groene natuur heel hard nodig is voor o.a. de opvang van overtollig regenwater en voor de biodiversiteit.

c. Brievenaar vindt dit dan ook geheel in strijd met uw beleid voor meer groene tuinen in uw gemeente, denk hierbij aan het project 'tegels wippen'.

d. Toekomstbestendig is ook mogelijk door een nieuwe laag asfalt op het oude tracé en het milieu wordt gespaard. Dit lijkt brievenaar een veel sympathieker idee. Uw spaart het milieu en u bent met veel minder geld klaar. Anders wordt het een racebaan en gaat het eruitzien als een B-weg.

e. Want hoe voorkomt u, dat als het geen smal fietspad meer is, dat er niet nog meer scooters/bromfietzers van de route gebruik gaan maken? Juist deze vervoermiddelen maken het pas onveilig, niet de fietsers, die kunnen elkaar ook bij 2 tot 2,5 m. prima passeren en zo blijven genieten van het landelijke karakter en het oude historische treinbaan gevoel.

Reactie gemeente:

Ad. a: De historische 'Baronnenlijn' was gelegen op een (veelal) verhoogd en breed dijklichaam van zo'n 30 meter breed met aan beide zijden open stroken. Deze open stroken moesten voorkomen dat vonken die uit de stoomlocomotief spatten, brand zouden veroorzaken. Na het opheffen van de spoorlijn is er jaren later op het treinbaanpad het huidige fietspad gerealiseerd (dit gebeurde in fasen). Dit fietspad is hard aan onderhoud toe. Daarnaast willen we een toekomstbestendig fietspad aanleggen, gericht op het veranderende fietsgebruik en fietsvormen. De historische waarden gaan wij versterken met verwijzingen naar het historische spoorgebruik in samenspraak met de Erfgoedcommissie.

Ad b.: Het oude treinbaanpad gaat door een prachtig landschap, dat is omschreven in het LandschapsOntwikkelingsPlan (LOP). Het plangebied van de fietsroute willen wij ecologisch versterken door koppelingen te onderzoeken met de vier omschreven landschapstypen. Hoe we dit tot stand kunnen brengen werken we uit in de D.O.-fase met landschapsbeheer.

Ad c.: In De F50 is opgenomen in het vastgestelde Mobiliteitsplan 2022-2032. Dit plan is geënt op: Veiligheid, Duurzaamheid en Gezondheid. We kijken daarin dus niet alleen naar het verbeteren van de verkeersveiligheid, maar willen ook doelen bereiken op het gebied van Duurzaamheid (Schone Mobiliteit en Energietransitie) en gezondheid (bewegen is gezond en heeft een sociaal aspect (relatief goedkoop en sociaal bindend)). In het Mobiliteitsplan is daarom als uitgangspunt opgenomen om als eerste op lopen en fietsen in te zetten. De regionale fietsroute sluit hier optimaal op aan om hier een positieve bijdrage aan te leveren in het licht van het veranderende fietsgebruik en fietsvormen. Het overkoepelende beleidsplan voor alle ruimtelijke onderdelen is de Omgevingsvisie. Hierin is de F50 integraal opgenomen en afgewogen. Juist omdat we fietsen voorop willen zetten. Daarbij geldt dat fietsen bijdraagt aan de eerder genoemde doelen, maar uiteindelijk ook aan efficiënt ruimtegebruik (een fietser neemt minder ruimte in gebruik dan een auto).

Ten aanzien van het voorliggend ontwerp wordt een landschapsplan en groenplan in de D.O.-fase opgesteld waarin het compenseren en versterken van groen en aanplant/herplant waar wenselijk en mogelijk wordt meegenomen.

- Ad d. De afgelopen jaren zijn de fietsvormen (e-bike, bakfiets, etc.) en het fietsgebruik zeer sterk veranderd. De verwachting is dat deze ontwikkeling zich verder doorzet. Door de opkomst van de elektrische fiets(vormen) wordt er sneller gefietst, maar zijn ook de fietsongevallen toegenomen. Deze ontwikkelingen hebben de basis gevormd voor de realisatie van een veilige, directe én aantrekkelijke/comfortabele regionale fietsroute. In het voorliggende ontwerp is er voor gekozen om het fietspad daarom te verbreden naar 4 meter passend bij een regionale/hoogwaardige fietsroute. Zie ook beantwoording zienswijze 4 onder Ad a.
- Ad e.: In de huidige situatie hebben we al in bepaalde mate met deze problematiek te maken. De vraag is of en in welke mate dit zal toenemen. We zien juist dat dit type bestuurders eerder de overstap maakt op een elektrische vorm van fietsen (e-bike, speedpedelec, fatbike). In eerste instantie stellen we een verplicht fietspad in. Daarin worden geen voertuigen toegestaan die harder dan 30 km/u kunnen. In D.O-fase onderzoeken we welke praktijkvoorbeelden er zijn van regionale fietsroutes en hoe daar met deze problematiek wordt omgegaan (denk aan handhaving, fysieke maatregelen, etc.). Na realisatie gaan we tevens het oneigenlijk gebruik monitoren en evalueren.

Zienswijze 2: binnengekomen op 29 maart 2024

Samenvatting reactie:

a. Briefschrijver heeft in beginsel geen bezwaar tegen de ontwikkeling van de fietsroute F50, onder voorbehoud dat de situatie rond de woning niet gewijzigd wordt. Tussen de genoemde percelen en de Laan van Fasna ligt een strook grond, die al jaren wordt gehuurd. Deze strook grond is dan ook ingericht als tuin en een groene erfafscheiding inclusief hekwerk. Samen met de omgevingsmanager is de situatie reeds benaderd. De verbreding zou op zich passen op deze locatie, zonder dat de particuliere situatie hoeft te wijzigen. Briefschrijver verzoekt de huidige situatie te respecteren en in stand te laten, aangezien de mogelijkheid bestaat om de verbreding te realiseren binnen de aanwezige ruimte. Destijds is aangegeven aan de ambtenaren om de gehuurde strook te willen kopen. Op dat moment was dat niet mogelijk. Opnieuw wil briefschrijver dit ter overweging meegeven. Vanzelfsprekend hoopt briefschrijver dat er rekening wordt gehouden met de aanwonenden bij het realiseren van de gewenste verbreding, temeer omdat dat mogelijk is.

Reactie gemeente:

Ad a: De ontwikkelingen en het Voorlopig Ontwerp van het fietspad zijn met briefschrijver doorgesproken, inclusief de ligging van de tuin en de wens dit gehuurde stuk grond van de gemeente te kopen. Dit was eerder niet mogelijk omdat de situering van het fietspad onbekend was. Wij willen de mogelijkheden omtrent de tuin en de aanleg van het fietspad verder uitwerken in D.O.-fase. Naar verwachting zal dat duidelijkheid scheppen omtrent het gehuurde perceel. Hierover zal dan contact worden opgenomen.

Zienswijze 3: binnengekomen op 2 april 2024

Samenvatting reactie:

a. Wat briefschrijver opvalt is dat het oversteken van fietsers bij de Stationsstraat een zeer gevaarlijke situatie is. Briefschrijver ziet regelmatig de ongelukken voor hun huis gebeuren. Bij het wijzigen van het fietspad vragen briefschrijvers dan ook zeker of er een mogelijkheid te bedenken is waarbij deze oversteek veiliger wordt.

b. Door de stationsstraat komt veel vrachtverkeer, het is zelf toegestaan om het eerste stuk (laan van Fasna- de Pirk) met een vrachtwagen in te rijden. Is het misschien raadzaam om voor de vrachtwagens een eenrichtingsbeperking te maken? Hiervoor zal het verkeersbord verplaatst moeten worden vanaf hoogte de Pirk naar begin Stationsstraat hoek Laan van Fasna.

c. Briefschrijvers zien/horen vooral op de Laan van Fasna een verkeer wat met veel te hoge snelheid rijdt. Hier wordt bijna geen 50km per uur gereden zoals toegestaan. Dit vertaalt zich naar zeer gevaarlijke situatie. Dit staat gedeeltelijk los van het fietspad.

d. Briefschrijver huurt voor een langere periode grond van de gemeente. Deze grond zou men graag willen overnemen, zodat ze hier in kunnen investeren en daarbij een mooier aanzicht kunnen creëren die de veiligheid bevordert. Over eventuele aankoop van de huurgrond is al meerder malen contact geweest tussen ons en de gemeente.

Reactie gemeente:

- Ad. a: In de huidige situatie geldt dat fietsers op het fietspad langs de Laan van Fasna geen voorrang hebben op kruisend verkeer, zoals op de Stationsstraat. Het is al een jarenlange wens om de fietser hier wel voorrang te geven. Dit sluit ook aan op de landelijke richtlijnen/verkeerswetgeving. Het landelijke principe is dat als een fietspad onderdeel uitmaakt van de rijbaan (Laan van Fasna) – en dat is hier het geval - ook het fietspad in de voorrang moet zijn geregeld. Echter dat moet wel veilig gebeuren en de inrichting worden aangepast. In het voorliggende ontwerp is er mede daarom voor gekozen om de fietsers hier in de voorrang te zetten met kruispuntmaatregelen. Daarbij zijn drie aspecten van belang: zichtbaarheid, attentiewaarde en snelheid van kruisend verkeer. Mede vanwege deze drie aspecten is er binnen de bebouwde kom gekozen voor inritconstructies. Dit betekent dat het fietspad ter hoogte van de kruising verhoogd komt te liggen, zodat deze goed opvalt (waarneembaarheid). Daarnaast zorgt een inritconstructie voor een forse snelheidsremmer, zodat kruisend verkeer wordt gedwongen de snelheid fors te reduceren en stapvoets te passeren. Bij de uitwerking naar Definitief Ontwerp worden de genoemde aspecten (nogmaals) getoetst en op detailniveau uitgewerkt.
- Ad. b: Gezien de diverse ontwikkelingen in en rond het centrum van Vaassen zijn wij de gehele verkeerscirculatie op en rondom de Dorpsstraat en Molenstraat aan het analyseren. Enkele maanden geleden is daarom op diverse locaties verkeersonderzoek uitgevoerd, middels de plaatsing van telslangen. Met deze telslangen is de intensiteit, het type en de snelheid van het verkeer gedurende twee weken gemeten. In dit voorgenoemde onderzoek naar de verkeerscirculatie betrekken we ook het vraagstuk van het (bevoorradend) vrachtverkeer o.a. via de Stationsstraat. We hopen na de zomervakantie de eerste onderzoeksresultaten te hebben van dit onderzoek en gaan dan ook bewoners en ondernemers betrekken bij de huidige en toekomstige knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen.
- Ad. c: De snelheid van het autoverkeer op de Laan van Fasna pakken wij integraal op vanuit het gemeentelijke Mobiliteitsplan en Uitvoeringsprogramma én bespreken we in de nog te houden werksessies rondom de Deventerstraat-Laan van Fasna en rondom de bocht Laan van Fasna (ten zuiden van de Poelweg). Daarbij aangevend dat de Laan van Fasna ook een calamiteitenroute is voor de hulpdiensten en de waarborging van de doorstroming en bereikbaarheid van essentieel belang is.
- Ad. d.: Gedurende de ontwikkelingen van het fietspad is er contact geweest met briefschrijver. De wens het gehuurde deel te willen kopen van de gemeente is besproken. De uitwerking richting D.O.-fase zal naar verwachting duidelijkheid scheppen omtrent het gehuurde perceel. Hierover zal dan contact worden opgenomen.

Zienswijze 4: binnengekomen op 9 april 2024

Samenvatting reactie:

a. Breedte fietspad: In tegenstelling tot de gemeente Apeldoorn, die voor een fietspadbreedte van 3,5 meter heeft gekozen, wordt in het ontwerpplan uitgegaan van een breedte van 4.00 meter. Daarvoor is de noodzaak niet aangetoond, waardoor de ruimtelijke, landschappelijke en ecologische ingreep groter zullen zijn dan strikt noodzakelijk is. De enige motivering die voor 4.00 i.p.v. 3,5 meter wordt gegeven is dat die toekomstbestendig zou zijn. Een nadere uitleg waarom een fietspad van 3,5 m. breed niet ook in de toekomst zou kunnen voldoen ontbreekt. De opmerking dat door te kiezen voor een breedte van 4 meter “een breed gebruik” mogelijk is, lijkt mij onvoldoende. Wat daarmee wordt beoogd is immers onduidelijk. Er wordt door een breedte van 4.00 meter ook niet voldaan aan het een belangrijk uitgangspunt van uniformiteit voor de aanleg. Op blz. 30 wordt dit uitgangspunt benadrukt door het aanwijzen van een eenduidige maatvoering m.b.t. breedte als essentieel element voor de ruimtelijke- en cultuurhistorische inpassing. Daarom verzoekt briefschrijver de gemeente een breedte van 3,5 meter als maximum aan te houden.

b. Verhoogd plateau kruisende wegen (Tolweg): Wanneer de verkeersintensiteit op de kruisende weg laag is en de snelheid op die weg ook laag is, dan heeft een verhoogd plateau uit verkeerskundig

oogpunt geen toegevoegde waarde. In dit verband wijst briefschrijver de gemeente erop dat de Tolweg een zeer lage verkeersintensiteit heeft en voornamelijk wordt gebruikt voor verkeer van en naar de aanliggende percelen. Daarbij komt het verkeer vanuit oostelijke richting meestal niet voorbij huisnummer 3, omdat voortzetting van de route in westelijke richting wordt ontmoedigd. Dat gedeelte van de Tolweg, tussen het fietspad en de Eperweg is half verhard en met kuilen en plassen. Aanleg van een plateau op deze kruising heeft geen toegevoegde waarde vanuit verkeerskundig oogpunt, maar zou wel een inbreuk zijn op het landschappelijke karakter van dit gebied en de belevingswaarde van recreatieve wandelaars (gebruikers van de zg. klompenpaden en huurders van ezelkarren) die deze route vaak gebruiken. De landschappelijke waarde van het fietspad wordt in uw ontwerpplan terecht benoemd: "De route heeft veel karakter en een hoge ruimtelijke kwaliteit". Reden te meer om het aanleggen van een plateau bij de kruising met de Tolweg te heroverwegen!

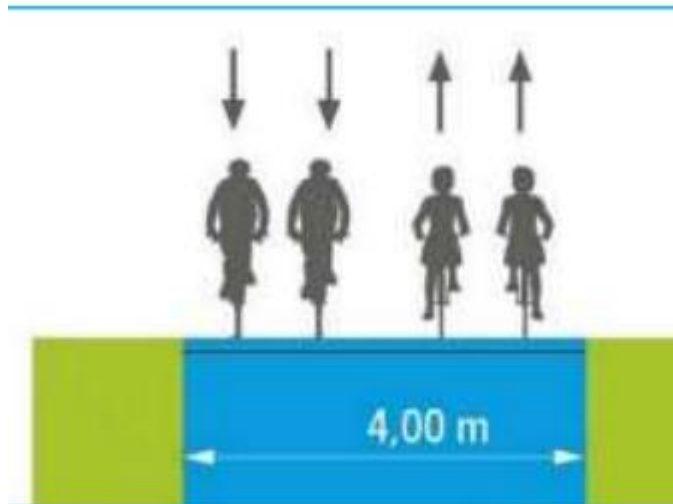
c. Verlichting: U schrijft dat Verlichting in principe alleen op de kruisingen wordt aangebracht. Het is jammer dat u in de uitgangspunten niet vanaf het begin duidelijk bent en een opening houdt naar aanleg van verlichting langs het gehele tracé. De impact van verlichting op de karakteristieke landschaps- en belevingswaarden van dit fietspad voor omwonenden mag niet worden onderschat. Het buitengebied onderscheidt zich door de stilte en donkerte juist fundamenteel van andere gebieden en wijken in de gemeente. Deze landschaps- en belevingswaarden zijn zeker ook – en wellicht nog meer - van belang op de eerdergenoemde kruising van het fietspad met de Tolweg. Aanleg van verlichting op die kruising betekent een negatieve inbreuk op de landschaps- en belevingswaarden van dit stukje fietspad, gelegen naast een natuurgebied, en hoger gelegen enken. Bovendien is verlichting vanuit ecologisch oogpunt ongewenst vanwege verstoring van het gedrag van vogels en vleermuizen en het afnemen van het areaal waar ze in donker kunnen schuilen. Daarom pleit briefschrijver ervoor af te zien van de aanleg van verlichting langs het tracé tussen de Brinkerweg en de N309 en eveneens af te zien van de aanleg van verlichting bij de kruising met de Tolweg.

d. Duikers: In uw ontwerpplan is voorzien in vervanging en verlengen van bestaande duikers. Hiervoor geldt een bijzondere waarschuwing, want wij hebben als bewoners van Tolweg 5 in zowel het voorjaar van 2021 als het voorjaar van 2024 ervaren hoe het dijklichaam, waarop het fietspad is gelegen, ons heeft behoed voor grote wateroverlast. Het gebied ten westen van dit dijklichaam fungeert namelijk bij overvloedige regenval als een natuurlijke waterberging. De bestaande duikers laten het water met een beperkte capaciteit door de Verloren Beek en de zuidelijk daarvan gelegen watergang stromen. Hierdoor bleven de overstromingen in het gebied tussen het fietspad en de woningen Tolweg nr. 5 en nr. 7 nog enigszins beperkt, maar het was op het nippertje of het water was opgerukt tot aan onze woningen. Informatie over deze calamiteit in 2021 is in ieder geval bij de provincie en het waterschap bekend. Briefschrijver kan desgewenst foto's en filmpjes van de situatie in 2021 ter beschikking stellen. Vanuit onze zorgen over de zeker te verwachten wateroverlast ontraadt briefschrijver de capaciteit van deze duikers te vergroten. Iedere aanpassing in de bestaande situatie wat betreft de Verloren Beek en voornoemde watergang kan namelijk grote onvoorziene gevolgen voor onze percelen en die van onze burens verder stroomafwaarts hebben.

e. Kwaliteit Ontwerpplan Het ontwerpplan is onvoldoende afgewogen wat betreft de hierin gemaakte keuzen. (Te) veel onderzoek wordt doorgeschoven naar D.O fase, waardoor noodzakelijke informatie over de onderbouwing en consequenties van het civieltechnisch ontwerp ontbreekt.

Reactie gemeente:

Ad. a: Voor regionale (hoogwaardige) fietsroutes wordt volgens het landelijk beleid/richtlijnen een breedte van 4 meter aangehouden. Dit sluit ook aan op het gemeentelijke mobiliteitsplan 2022-2032 en de daarin beschreven ontwikkelingen rondom veranderend fietsgebruik en fietsvormen. Voor een tweerichtingenfietspad wordt daarin van het principe uitgegaan van twee fietsersduo's die elkaar kunnen passeren.



Ook sluit het aan op de integrale gebiedsopgave waar we voor staan rondom woningbouw en bedrijvigheid én de verwachte problematiek rondom de A50-corridor. De genoemde gewenste breedte van 4 meter is ook opgenomen in de opgestelde ontwerpuitsgangspunten. Daarbij is wel aangegeven dat indien maatwerk nodig is en haalbaar, dit kan worden toegepast. Het blijkt echter dat er op basis van de uitgevoerde onderzoeken en inbreng geen locaties naar voren zijn gekomen waar zwaarwegende redenen zijn om maatwerk toe te passen, uitgezonderd de locatie waar de regionale fietsroute de bestaande fietstunnel (t.h.v. de Laan van Fasna) kruist en de aansluiting ter hoogte van de bestaande tunnel onder de N309. Ook is aangegeven dat we nu éénmalig voor de keuze staan ten aanzien van de breedte en het daarna in principe ook geen technische mogelijkheid is (los van financiële haalbaarheid) om te verbreden, dit in verband met de keuze voor beton.

- Ad. b.: Essentieel bij verkeersveiligheid is een logisch verwachtingspatroon bij fietsers en kruisend (gemotoriseerd) verkeer. Dit vraagt om zoveel mogelijk uniformiteit. Er wordt daarom op de kruisingen van openbare wegen (waar ook onbekend verkeer kan en mag rijden) een uniforme inrichting toegepast. In D.O.-fase kan wel worden gekeken welke mogelijkheden er zijn voor een stuk maatwerk te verlenen, die geen afbreuk doen aan de uniforme inrichting en afhankelijk van functie en gebruik van de weg (denk bijv. aan een flauwer plateau, de exacte inrichting en afweging van de zichthoeken en de exacte locatie(s) en wijze van verlichting op deze en andere kruising(en)).
- Ad. c.: Het verlichten van kruisingen is een essentiële voorwaarde voor de fietsveiligheid, maar ook de algehele verkeersveiligheid. Ontwerpuitsgangspunt is dat we in principe alleen de kruisingen verlichten, mede omdat we een buitengebied kruisen en deels ook het Gelders Natuur Netwerk. In de D.O.-fase wordt dit nader uitgewerkt. Ten aanzien van de concretisering geldt dat we daarin het advies van de provincie volgen om in D.O.-fase een verlichtingsplan en sociaal veiligheidsplan te maken. Daarbij zijn er diverse mogelijkheden/aanvullingen denkbaar (bijvoorbeeld verlichting of reflectoren in het wegdek). Dan worden ook de exacte locaties bepaald waar de verlichting komt te staan en de wijze van verlichting (zie ook Ad. b.). Daarbij wordt ook gekeken naar maatwerk ten aanzien van het voorkomen van lichtvervuiling en hinder voor mens en dier.
- Ad. d.: Voor aanpassingen aan watergangen is overeenstemming met het waterschap benodigd. In de basis worden bestaande duikers/ flora en fauna passages behouden en niet aangepast. De opmerkingen die briefschrijver maakt en de zorg die briefschrijver hierin uitspreekt, worden

meegenomen in het vervolgtraject. Het betreft o.a. de visie van het waterschap over het huidige stroomgebied en de kritische knelpunten. Om de situatie beter in beeld te brengen, wordt in de vervolgfase contact gezocht met briefschrijver hierover.

Ad. e.: Het Voorliggende Ontwerp (V.O.) betreft het tracédeel vanaf de gemeentegrens Apeldoorn tot aan de N309. In 2022 is door de Raad het Voorlopig Ontwerp vastgesteld, destijds nog met de regio als trekker. Uiteindelijk is het project overgegaan naar de gemeente Epe. Op dat moment is eerst een aantal stappen teruggedaan. Zo zijn de ontwerpuitgangspunten opnieuw bepaald. Dit is gebeurd in samenspraak met de klankbordgroep en bewoners zijn betrokken voor de lokale situatie via 1-op-1 gesprekken. Ook zijn twee informatiemarkten georganiseerd. De hernieuwde ontwerpuitgangspunten zijn vertaald in een aangepast Voorlopig Ontwerp (V.O.). Daarin is op ten opzichte van het vorige V.O. een concretiseringslag gemaakt. Zo is er aanvullend verkeersonderzoek verricht, evenals technische onderzoeken (denk aan asfaltonderzoek, proefsleuven t.b.v. ligging NUTS, nader onderzoek landhoofden) en ecologisch onderzoek, etc..

In de V.O.- fase hebben we daarmee de 'hoe' vraag willen beantwoorden en laten zien hoe we de fietsroute willen aanleggen en hoe we tot het ontwerp zijn gekomen. In de D.O.- fase werken we het 'wat' uit, hierin laten we het uitgewerkte civiel technische ontwerp zien.

Zienswijze 5: binnengekomen op 9 april 2024

Samenvatting reactie:

a. Fietsersbond Epe is verheugd dat de realisatie van de hoogwaardige regionale fietsroute Apeldoorn-Epe op het voormalige spoorbaantraject in de fase van Voorlopig Ontwerp (V.O.) is beland. Dat is bijna tien jaar nadat we in 2015 samen met vertegenwoordigers van onder meer de gemeente Epe, de Stedendriehoek en Veilig Verkeer Nederland per fiets de eerste verkenning van de route uitvoerden. We kijken ernaar uit dat een groeiend aantal fietsers straks tussen Epe, Emst, Vaassen en Apeldoorn pendelt, vlot en veilig, over een comfortabel fietspad, door een aantrekkelijke omgeving. Hoewel essentiële onderdelen in verband met nader onderzoek nog buiten het ontwerp zijn gebleven, voldoet het V.O. zoals dat nu voorligt in grote lijnen aan onze verwachtingen en wensen. Op een aantal onderdelen verdient het V.O. naar onze mening verbeteringen.

b. De rapportages die het V.O. begeleiden, beschrijven uitvoerig het grote belang van fietsen en een hoogwaardige fietsroute Epe-Apeldoorn voor mens, natuur en milieu. Ook in haar Mobiliteitsvisie zegt de gemeente Epe het STOP-principe te hanteren. Toch wordt in het V.O. het uitgangspunt 'fietsers in de voorrang' niet eenduidig toegepast. Fietsersbond Epe dringt erop aan consequent en daadkrachtig te zijn, af te stappen van de overweging om op de drie kruisingen met de Spoorstraat en de kruising met de Brakerweg het landbouw- en (vracht-)autoverkeer voorrang te verlenen boven het doorgaande fietsverkeer, en op het hele traject Apeldoorn-Epe 'fietsers in de voorrang' toe te passen.

c. Grote zorgen baren ons ook de oversteek van vee over het traject langs de Spoorstraat. Door het schrappen van de veetunnel uit een eerder ontwerp ontstaat een onmogelijke situatie. Als fietser op weg naar school, werk of een afspraak een kwartier tot twintig minuten wachten tot de volledige melkveestapel is overgestoken, is op een hoogwaardige fietsroute onacceptabel. Wij bepleiten dan ook de veetunnel weer in het V.O. op te nemen.

d. Het traject kruist op diverse plaatsen beken. Op bijna alle locaties wordt in het V.O. aangegeven dat daar een nieuw brugdek wordt gerealiseerd. Zo niet bij het kruising van de Nijmolensebeek achter Lemoine. We gaan ervan uit dat ook hier een nieuw brugdek wordt toegepast.

e. We geven u in overweging om in het Vegtelandpark het gebogen stukje fietspad ter hoogte van de jeu de boules-baan te laten vervallen en het fietspad op slechts één punt op de Leenhofweg te laten aansluiten, met enige verruiming van de bocht.

f. Voor een aantal fietsers is een tunnel een onprettige ervaring. Daarom vragen wij u het overdekte deel van de tunnels zo kort mogelijk te houden en de tunnel onder fietspad en rijbaan Eekterweg in twee delen uit te voeren, dat wil zeggen open ter hoogte van de berm.

g. Volgens de huidige verkeerstechnische maatstaven heeft de fietstunnel onder de N309 niet de juiste hellingshoek. In het betonnen gedeelte is daar geen eenvoudige oplossing voor. Maar het gedeelte buiten de betonwanden kan wel degelijk worden afgevlakt tot een minder steile, langere helling die meer tegemoet komt aan de CROW-normen.

Reactie gemeente:

- Ad. a. Ter kennisgeving aangenomen. Wij willen daarbij opmerken dat als ontwerppunt is gekozen: hoogwaardig met maatwerk. Dat betekent het zoeken naar een evenwicht tussen hoogwaardig en het waar nodig en mogelijk toepassen van (praktisch) maatwerk.
- Ad. b. Vanuit de gewenste optimale situatie zijn wij het ermee eens dat uniformiteit van essentieel belang is voor het verwachtingspatroon van de fietser en automobilist en daarmee de verkeersveiligheid. Voor de Brakerweg is aangegeven dat daarin de afstemming wordt gezocht met het project 4e aantakking N309/De Meent. Voor wat betreft de drie kruisingen met de Spoorstraat is besloten om eerst nader onderzoek te doen en een werksessie te organiseren met de deskundigen en omgeving: met als inzet om een integrale afweging te kunnen maken.
- Ad. c. Wij begrijpen deze wens redenerend vanuit een hoogwaardige fietsroute. Echter als ontwerppunt is genomen: hoogwaardig met maatwerk. Daarin zoeken wij ook naar praktische oplossingen en maatwerk om tevens recht te doen aan het functioneren van het landelijk gebied (integrale benadering). In D.O.-fase wordt verder onderzocht, samen met betrokkenen, om te bepalen of en welke concrete maatregelen nodig, wenselijk en haalbaar zijn.
- Ad. f. Bij de Nijmolensebeek wordt de bestaande houten brug vervangen voor een nieuwe brug van 4 meter breed. Iets verder zal het aquaduct ook beter tot zijn recht gebracht worden, in overleg en afstemming met het Waterschap.
- Ad. e. Het voorliggend ontwerp eindigt bij de tunnel onder de N309. Wij nemen uw advies mee in de verdere ontwikkeling van de regionale fietsroute (deel Epe-Epe).
- Ad. f. De mogelijke fietstunnel(s) zijn niet opgenomen in het voorliggende ontwerp. Voor de drie knelpunten in Vaassen volgen eerst aparte werksessies met de deskundigen en de omgeving. Daarin wordt het door briefschrijver ingebrachte aspect ingebracht en afgewogen.
- Ad. g. In de basis worden er geen wijzigingen uitgevoerd aan de betonconstructie van de huidige fietstunnel onder de N309. Optimalisaties t.b.v. fietsersgemak zullen in de D.O fase worden uitgewerkt. In de tunnel zal alleen de faunapassage worden verwijderd i.v.m. het optimaliseren van de fietspadbreedte. Er wordt een nieuwe faunapassage aangelegd buiten de fietstunnel.

Zienswijze 6: binnengekomen op 11 april 2024

Samenvatting reactie:

a. Briefschrijvers willen een zienswijze indienen op de voorgenomen plannen omtrent de eventuele aanleg van de regionale fietsroute F50. Deze zienswijze betreft het stuk fietsroute van de gemeente Epe met als kern stuk Zwarteweg tot en met de Brinkerweg. De reden dat briefschrijvers een zienswijze indienen is dat zij zich grote zorgen maken. Het gaat de zelf ontstane natuur op een bijzondere plaats waar cultuur was, ons privé én bedrijfsmatig erg raken. In de eerste plaats hebben briefschrijvers gelezen over het doel en de door jullie gedane onderzoeken. Dit is gebaseerd op wensen, verwachtingen en modellen. De eerlijkheid gebied te zeggen dat modellen niet altijd correct zijn. Dus de noodzaak is voor het traject langs de spoorstraat voor briefschrijvers niet duidelijk. Zeker onderhoud van het huidige fietspad is wel degelijk noodzakelijk!

b. U schrijft in de plannen over 4 meter breed. We hebben eens wat nagemeten, maar dat betekent dat er hele mooie bomen moeten wijken. Vraag: is het mogelijk om het fietspad van Zwarteweg tot en met Stationsweg ook van goed onderhoud te voorzien, maar wellicht de breedte nog eens nader te bekijken? Wij denken dat de huidige breedte beter is voor behoud van bomen en landschappelijke inpassing. ~ Vind u het zelf ook niet bijzonder dat er gewone wegen smaller zijn dan die 4 meter die u wenst te ontwikkelen? Wilt u dat nog eens nader onderzoeken of die 4 meter echt noodzakelijk is? En voor die 4 meter moeten dikke bomen wijken. Hoe gaat u dat compenseren?

c. Kijkende naar het traject vanaf de Zwarteweg tot en met de Brinkerweg Emst zien briefschrijvers dat het voor de eventuele toekomstige fietser in de plannen fijner lijkt te worden, maar dat alle overige (kruisende) verkeer enorme hinder gaat ondervinden. Want juist ook op dit traject zijn er veel

vervoersbewegingen van oost naar west en west naar oost. Van en naar de dorpen, naar de scholen, naar de kerken en van en naar de landerijen. In het ontwerp laat u verhoogde plateaus zien. Wij vragen u zeer dringend of u hier vanaf wilt zien. Uiteraard hebben wij niks op tegen om er één voor de fietsers te maken. Maar een drempel/plateau voor het kruisende verkeer is om meerdere redenen niet goed. Elke drempel is een belemmering voor het landbouwverkeer. Dit brengt onze trekkers en machines achter de trekkers veel schade toe. Daarnaast is het ook echt niet goed voor het milieu als die voertuigen regelmatig moeten optrekken en weer afremmen. Daarom liever de fietser een plateau op het fietspad dan het kruisende landbouw en overige verkeer. U schetst verder dat de kruisingen worden voorzien van rode markering en strepen. Wat betreft landelijke uitstraling vinden briefschrijver dit persoonlijk niet mooi. Briefschrijvers begrijpen echt wel dat dit de alertheid van de weggebruikers verhoogd. ~ Is een andere kleur overwogen? Groen verf?

d. De situatieschetsen zoals u weergeeft, zijn een benadering. Echter zoals u het nu schetst is niet reëel. Het is een wat onjuiste voorstelling van zaken, waardoor een en ander mooi ruim lijkt opgesteld. U schets bijv. dat er ruimte en breedte is, echter is er op de harde weg bij plaatsen een krappe ruimte om met 2 auto's elkaar te passeren. Automobilisten weten hier prima mee om te gaan, echter een kruisende fietser is dan nog een extra obstakel, waardoor de wegen en kruisingen onnodig vol zijn. De schetsen geven dus niet de juiste weergave, en zal menig mens die kennis neemt van de documenten op verkeerde gedachten zetten. -

~ Zou het niet eerlijk zijn dat u de juiste afmetingen gebruikt in de schetsen?

~ Zou u dit willen uitmeten en juist willen tekenen? Om o.a. verkeerde inschattingen te voorkomen.

e. Als burenl' van het toekomstige fietspad bepleiten wij voorde kruisingen: Smallertsweg, Schobbertsweg/Stationsweg, Coöperatieweg en Brinkerweg dat de fietser pakweg 1 kilometer lang uit de voorrang is. Dit heeft vervolgens ook een gunstig effect op de te realiseren koeienoversteek over de Spoorstraat: Wij zijn van mening dat als een fietser meerder keren geen voorrang heeft de attentie toeneemt.

Bij een koeien oversteek plaats. (exacte invulling nog te bepalen) is het noodzakelijk dat bij vrij koe verkeer alle overige verkeer dus voldoende attent is zodat er geen ongelukken ontstaan, en de runderen onbelemmerd hun gang vanen naar land kunnen gaan. Een andere optie om het melkvee te laten weiden is een vee tunnel. Echter over die inpassing moet enorm goed nagedacht worden in verband met de bijzondere lengte. Bij ons weten ligt er in Nederland nergens een koe tunnel langer dan 20 meter. Voorbeelden in Almelo, Enter, Barneveld van tunnels zijn rond die 20 meter. Hier lijkt dat de tunnel wel 35 !! meter moet worden. Hoe dan de praktische invullen is dus een grote vraag.

f. Het traject langs de spoorstraat is door de tijd heen (vanaf 1976 zo ontstaan) een landelijk gebied geworden met spontane opkomsten de vergroening die daar bij hoort, wij willen dit graag behouden. ~ Als er een paar meter tussenuit wordt gekapt is er van die begroeiing weinig meer over. Hoe wordt hiermee omgegaan?

g. Fietsgebruik Ongeveer 200 meter naast de kruising Schobbertsweg-Spoorstraat staat basisschool de School met de Bijbel. Ook fietsen er kinderen vanuit het dorp richting scholen in bijv. Twello. De scholieren die van oost-west en weer huiswaarts gaan lijken te worden vergeten. Dat zijn er tientallen per dag. Daarnaast is er daar vrachtverkeer dat vanaf de Schobbertsweg richting de Agro (Spoorstraat) rijdt. Als de fietsers straks tegen de heuvel op, op de Schobbertsweg (die over gaat in Stationsweg) voorrang zouden moeten geven komen ze stilte staan tussen vrachtwagens, auto's en landbouwverkeer. Wij en onze loonwerkers moeten er niet aan denken dat fietsende kinderen een hellingproef moeten doen op de Schobbertsweg richting school tussen vrachtwagens en landbouwverkeer. Wij denken dat deze situatie heel onveilig wordt voor de fietsende kinderen. ~ Waarom denkt u dat het veiliger is dat het fietspad op deze kruising voorrang zou moeten hebben? ~ Bent u bereid hier nader onderzoek naar te doen en om de situatie eens op te meten?

h. Spoorstraat: Kruisingen Spoorstraat: maatvoering voertuigen en breedte wegen/fietspad graag nagaan op realiteit. Hier lijkt een verkeerde voorstelling van ruimte. Kruising Brinkerweg: voorkeur fietser uit de voorrang, wel kleur markering aanbrengen, voorrangregels als huidig handhaven. Coöperatieweg-kruising: Wij betreuren het dat u groen gras op offert om extra asfalt aan te leggen. De uitbuiging draagt volgens ons niet direct bij aan verkeersveiligheid. Vrachtwagens en zicht op de fietser is er voldoende wanneer er parallel verkeersstromen zijn en de fietser bewust is gemaakt dat ze voorrang móét verlenen, ook aan afslaand vrachtverkeer! Kruising Schobbertsweg/Smallertsweg:

stroomhuisjes en begroeiing is juist goed voor de alertheid. Ruimtelijke inpassing voor een plateau zien wij als onveilig. Er staat daar een enorme dikke en mooie eik, waardoor je met de machines al van de weg af moet, dan nog een drempel...je zou onderin de beek belanden. Dit heeft met name te maken met gedragen werktuigen. Ook hier rijdt het landbouwverkeer heuvel opwaarts, een eventuele drempel zou dan een gewichtsloosheid van de stuuras bewerkstelligen. Hoe vlakker voor het landbouw verkeer hoe veiliger. Elektriciteitshuisjes + bomen: geven niet goed overzicht voor landbouwverkeer op de naderende fietsers. Dit maakt datje extra goed oplet. Vandaar: bomen laten staan, belangrijk onderdeel van het landelijk gebied, het is een stukje erfgoed.

i. Bedrijfsvoering voor ons gemengde agrarische bedrijf.

~ Toekomst bedrijfsvoering en doorontwikkeling: toegang percelen van belang. Dat is nu via de oude spoorlijn, hoe wordt hiermee omgegaan?

~ Grondaankoop en ruil. Gezien de agenda van politiek en onze zuivel afnemers, kunnen wij geen beweidbare huiskavel missen. Landbouwgrond is voor ons van essentieel belang. Hoe verloopt dit proces? Hoe denkt de gemeente grond in de primaire sectoren dus voedselproductie te blijven behouden?

j. Op dit moment is er een zeer dichte begroeiing op het stuk van Schobbertsweg tot en met de Coöperatieweg. Vanaf het dorp is er dus een mooie groenstrook die de Agro en ons gemengde agrarische bedrijf wat afschermt. Hierdoor heeft de omgeving minder last van werklampen, geluid en ook andere eventuele ongemakken.

~ Hoe denkt u dit uit zichzelf ontstane groen weer te gaan compenseren?

~ Is er een plan voor de bijzondere vogels, maar ook de zeer kwetsbare bijna uitgestorven Fazanten Patrijs?

k. Tot slot nog een aantal vragen

1. Hoe ziet het proces eruit rond de aanleg van het eventueel aan te leggen fietspad langs de Spoorstraat?

2. Hoe ziet de planning rond de situatie Spoorstraat eruit?

3. Hoe komt de omgeving er dan uit te zien?

4. Is er nagedacht over een schadeloos stelling van de extra kosten die landbouwers kwijt zijn door de aanleg van de F50? Te denken aan uren loonwerker, eigen arbeid ed.

5. Is er onderzoek naar de extra uitstoot van CO2 door alle vrachtverkeer en landbouwvoertuigen die in het ontwerp zouden moeten gaan stoppen en weer optrekken? Hierboven zijn diverse vragen opgesteld veelal voorzien van een "pijlte" . Tevens hebben briefschrijver ons tips en alternatieven meegegeven.

Mocht u vragen hebben, zijn briefschrijvers zeker bereid om dat verder toe te lichten. Ook zien briefschrijver graag van uw zijde antwoorden op de vele vragen die zij hebben. Alle rechten en wenen worden uitdrukkelijk voorbehouden en niets in deze zienswijze mag worden opgevat als een afstand of beperking van enig recht of rechtsmiddel dat ons ter beschikking staat. Dit geldt tevens onverkort voor alle schade voortkomend uit het plan voorde regionale fietsroute F50 alsmede voor verdere bezwaren en schade aan de natuur in de breedste zin des woords.

Reactie gemeente:

Ad a. Voorafgaand aan de besluitvorming in 2022 zijn er diverse studies uitgevoerd naar de nut en noodzaak en het (toekomstige) gebruik van deze fietsroute. Daarbij zien we dat de ontwikkelingen rondom de fiets zich verder doorzetten (meer fietsgebruik over grotere afstanden, verdere elektrificering, toename fietsongevallen, etc.). De regionale fietsroute Apeldoorn-Epe is als essentiële schakel opgenomen in de gemeentelijke Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan 2022-2032.

De regionale fietsroute vormt een essentiële schakel in het mobiliteitsnetwerk, met name binnen de ruimtelijke ontwikkelingen. De drie woningbouwopgaven zijn verbonden met deze fietsroute en maakt aantakking op het fietsnetwerk noodzakelijk om de toekomstige wijken goed te kunnen ontsluiten.

Tenslotte vormt de fietsroute een wezenlijk onderdeel in de aanpak van de (verwachte) congestie op en rondom de A50-corridor. In 2023 is er opnieuw onderzoek gedaan naar de fietspotentie van de fietsroute op basis van de actuele ontwikkelingen.

Ad b. De breedte van een weg en fietspad is sterk verschillend. Terugkijkend zie je verschillende ontwikkelingen over de ontstaansgrond. Wanneer de wens ontstaat te verbreden heeft dat

veelal te maken met de verkeersveiligheid, toename verkeersbewegingen en een gewijzigde functie (als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen). Voor bijvoorbeeld de vastgestelde landbouwroutes (zie Mobiliteitsplan 2022-2032) zetten we in op verbreding middels bermbeton en/of andere maatregelen. Voor de regionale fietsroute Apeldoorn-Epe zetten we ook in op verbreding, vanwege de genoemde redenen onder Ad a.

In de uitwerking in de D.O.-fase gaan we het ontwerp verder uitwerken en het maatwerk uitwerken. Wij willen onder andere graag met u bespreken welke bomen het betreft in relatie tot uw bedrijf en privé.

Waarom is gekozen voor een breedte van 4 meter verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 4 Ad a.

Ad c. Kruispuntplateaus zijn bewezen effectieve maatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid (SWOV: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek voor de Verkeersveiligheid en CROW: landelijk kennisinstituut voor o.a. Verkeersveiligheid). Een verhoging heeft een grote attentiewaarde en verlaagt de snelheid. Over het algemeen zijn we terughoudend met het realiseren van snelheidsremmers in het buitengebied (met name op de landbouwroutes). Echter op wegen met een hoge snelheid wordt er vaak vanuit bewoners gevraagd om snelheidsremmende maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Wij beseffen ons dat dit een afweging is tussen verschillende belangen. Wij zijn daarom in de basis ook terughoudend met het 'zo maar' realiseren van dergelijke snelheidsremmers in het buitengebied. We proberen daarom ook een integrale afweging te maken in het buitengebied (dit onderwerp maakt daarom ook onderdeel uit van het periodieke overleg dat plaatsvindt met LTO Noord – afdeling NO Veluwe.) Deze integrale afweging geldt ook voor deze regionale fietsroute. Ter plekke van deze regionale fietsroute is de afweging gemaakt wel een snelheidsremmer toe te passen op deze regionale fietsroute (dus lettend op de regionale functie, het gebruik en de fietsveiligheid). Wel is de keuze daarbij gemaakt voor een plateau met een lang bovendak in plaats van korte drempels met een landbouwvriendelijke inrichting (zie ook beantwoording zienswijze 10 onder Ad a.). Groene verf?

Ad d. Ter plaatse van de kruisende wegen zal de rijbaan niet worden verbreed. Ter plaatse van de kruisende wegen wordt onder andere een attentie verhogend vlak voor de fietser gemaakt. Daarnaast dient er zorg worden gedragen voor voldoende zicht voor fietser en automobilist ter plaatse van de kruisingen. De vraag van briefschrijver inzake een verkeerde voorstelling van breedtes/ ruimte gebruik kunnen wij niet precies plaatsen. Mogelijk dat bedoeld wordt op de extra gemaakte verkeerskundige/rijcurve-tekening. Deze schetsen zijn gemaakt met de digitale instrumenten die voorhanden zijn. Er wordt gewerkt met een digitale ondergrond van de bestaande situatie, waarop de weg en de kant van de verharding zichtbaar zijn. Voor de voertuigen en de benodigde rijruimte wordt gebruik gemaakt van een normvoertuig met de afmetingen volgens landelijke richtlijnen. In de uitwerking van het ontwerp naar een volgende fase wordt de situatie steeds nauwkeuriger en verder uitgewerkt. Daarbij houden we

rekening met voldoende ruimte voor de maatgevende voertuigen. In het geval van de Spoorstraat en omgeving is dat een vrachtwagen (trekker met oplegger) die door de bochten moet kunnen rijden.

Verkeerskundig is het de wens om de fietser zoveel mogelijk in de voorrang te houden. Daarom zorgen we voor extra aandacht voor deze locaties, om dit zo veilig mogelijk vorm te geven passen we verhoogde plateaus met blokmarkering en een rode kleur toe om de attentiewaarde voor deze locaties te vergroten. Het gemotoriseerde verkeer moet hiervoor fysiek afremmen. Ook de fietser wordt geattendeerd op de kruispunten, door een lichte verhoging in het fietspad én door extra attentiemarkering op het fietspad. Zo wordt zowel de fietser als de automobilist bewust gemaakt van het kruispunt.

In de vormgeving van de verkeersplateaus wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het landbouwverkeer. De helling krijgt een sinusvorm en er wordt een lang bovendak toegepast, zodat het op- en afrijden zo comfortabel mogelijk is. Zie ook beantwoording zienswijze 10 onder Ad a..

- Ad e. Hier gaat het om de situatie Spoorstraat waar het fietspad teruggelegd wordt op het voormalige treinbaanpad. We hebben hier te maken met drie kruisingen en een koeienoversteek. De ontwikkelingen rondom de situatie Spoorstraat, worden met direct betrokkenen verder doorgesproken in een werksessie. Zie ten aanzien van de koeienoversteek ook de beantwoording onder Ad l.
- Ad f. Zie voor de algemene beantwoording landschap/grond zienswijze 12 onder Ad A. Specifiek ten aanzien van de Spoorstraat geldt dat de groenstrook langs de Spoorstraat bestaat uit een heel aantal solitaire bomen die in het huidige ontwerp ook gehandhaafd blijven. Verder is er ook op de Spoorstraat ecologisch onderzoek uitgevoerd naar het ontstane groen. De conclusies en aanbevelingen betrekken we in de uitwerking in D.O.-fase.
- Ad g. Wij zijn ons er van bewust dat er op de kruisende wegen Brinkerweg en met name Stationsweg sprake is van kruisend (fiets)verkeer. Er is daarom voor gekozen aanvullend verkeersonderzoek te doen naar dit kruisende (fiets)verkeer. Zoals in het toelichtende rapport aangegeven is uniformiteit/verwachtingspatroon essentieel ten aanzien van de voorrangssituatie. Echter in specifieke gevallen kunnen er redenen zijn om hier vanaf te wijken, om ter plekke niet alsnog een onveilige situatie te creëren. Ten aanzien van de kruisingen Brinkerweg, Coöperatieweg en Stationsweg willen we daarom eerst nader onderzoek doen een werksessie plannen met de omgeving om te komen tot een keuze hierin.
- Ad h. Zie beantwoording onder Ad g..
- Ad i. Vooralsnog gaan we uit van een gelijkvloerse koeienoversteek en wordt deze in overleg met betrokkenen vormgegeven in principe op maaiveld. Ook gaan we de situatie monitoren en evalueren. Zie verder beantwoording onder Ad k.
- Ad j. Vanuit de ecologische onderzoeken betreft het deel langs de Spoorstraat geen potentieel verblijf gebied voor bijzondere soorten. Het deel ligt niet aangesloten op overige groene zones. De aanleg van het fietspad, op dit deeltraject, heeft in de basis geen effect op de bijzondere soorten. De situatie Spoorstraat willen we verder uitwerken in D.O.-fase met daarin speciale aandacht voor het groen en flora en fauna. Vanuit briefschrijver en vanuit Agro en omgeving is ook de wens het groen als buffer te willen behouden. Dit punt wordt bij de verdere uitwerking meegenomen en wordt besproken in de werksessie met de omgeving. Zie voor verdere beantwoording ten aanzien van groen/landschap beantwoording zienswijze 12 onder Ad a.
- Ad k. De vragen die briefschrijver tot slot stelt, zijn punten die wij graag opnemen in de verdere ontwikkelingen en gesprekken met de omgeving. Wij zijn voornemens het proces en de planning te beschrijven en die met briefschrijver en betrokkenen te bespreken. Wij doen dat op de wijze zoals u dat de afgelopen periode van ons gewend bent .

Zienswijze 7: binnengekomen op 11 april 2024

Samenvatting reactie:

Als afdeling van LTO Noord willen wij een zienswijze indienen op de voorgenomen plannen omtrent de regionale fietsroute F50. Deze zienswijze betreft het stuk fietsroute van de gemeente Epe. De reden dat wij onze zienswijze indienen is dat wij graag betrokken zijn en onze mening met u delen, zodat er goed nagedacht wordt over de gevolgen die de genomen plannen voor ons als landbouwsector raken. Wij hebben als bestuur kennis genomen van de stukken die u openbaar hebt gemaakt en die ter inzage liggen. Hieronder geven wij een opsomming van punten die ons raken, die wij willen delen, waar wij u van informatie willen voorzien, enkele vragen en ook aanbevelingen.

a. Als landbouworganisatie zien wij dat er een groot vraagstuk is omtrent ruimte en hoe we alle wensen en ideeën inwilligen op een klein oppervlak in Nederland. Onze vraag is daarom: Is het noodzakelijk om een dergelijk fietspad op te zetten met een breedte van 4 meter? Menig landweggetje voor landbouwverkeer is smaller. Waarom die 4 meter?

b. Wij waarderen en zien dat u veilige ideeën in de plannen heeft opgenomen aangaande de kruisingen in het dorp Vaassen. (Laan van Fasna, Ronde Welkoop, en ook de Eekterweg.) Hier zien wij voordelen. Echter, als we kijken naar het traject vanaf de Zwarteweg tot en met de Brinkerweg Emst zien wij dat het voor de fietser fijner lijkt te worden, maar dat alle overige (kruisende) verkeer enorme hinder gaat ondervinden. Juist ook op dit traject zijn er veel vervoersbewegingen van Oost naar West en West naar Oost. Van en naar de dorpen, scholen, kerken en landerijen.

c. Als landbouwers vertegenwoordigt in LTO bepleiten wij: geen plateaus op de kruisingen. Elke verhoging is een belemmering voor het landbouwverkeer. Dit brengt onze trekkers en machines achter de trekkers bijv. veel schade toe. Daarnaast is het ook echt niet goed voor het milieu als die voertuigen regelmatig moeten optrekken en afremmen. Liever de fietser een plateau op het fietspad dan het kruisende(landbouw)verkeer. Kruising voorzien van rode markering en strepen: graag. Dit verhoogt alertheid van alle weggebruikers.

d. Verkeersmaatregelen De situatieschetsen zoals u weergeeft, zijn een benadering. Echter zoals u het nu schetst is niet reëel. Het is een verkeerde voorstelling van zaken. U schetst dat er ruimte en breedte is, echter is er op de harde weg nauwelijks ruimte om met 2 auto's elkaar te passeren. Dit geeft dus niet de juiste weergave, en zal menig mens die kennis neemt van de documenten op verkeerde gedachten zetten.

Voor de kruisingen: Smallertsweg, Schobbertsweg/Stationsweg, Coöperatieweg en Brinkerweg is de voorkeur voor ons als LTO dat de fietser pakweg 1 kilometer lang uit de voorrang is. Dit heeft vervolgens ook een gunstig effect op de koeienoversteek op de Spoorstraat: het verhoogt de attentiewaarde voor de fietser, niet eenmalig, maar meerdere keren en haalt de snelheid er wat uit.

e. Landschappelijke waarden De karakteristieke bomen, waaronder mooie eiken, elzen, spontaan ontstane ruigtes, mooie lindebomen willen wij graag behouden: is vier meter dan haalbaar? Of zien we straks een mooi stukje groen gekapt worden?

f. Landelijk gebied en de vergroening die daar bij hoort, willen we behouden. Hoe wordt hiermee omgegaan?

g. Fietsgebruik Scholieren: 100 meter naast de kruising Schobbertsweg-Spoorstraat staat School met de Bijbel. En er fietsen kinderen vanuit het dorp richting scholen in bijv. Twello. De scholieren die van oost-west en weer huiswaarts gaan lijken te worden vergeten. Dat zijn er tientallen per dag. Daarnaast is er daar vrachtverkeer dat vanaf de Schobbertsweg richting de Agro (Spoorstraat) rijdt. Als de fietsers straks tegen de heuvel op op de Schobbertsweg (die over gaat in Stationsweg) voorrang zouden moeten geven komen ze op een smalle weg te staan tussen vrachtwagens, auto's en landbouwverkeer. Als LTO proberen wij samen met andere bedrijven bij school aandacht te geven aan verkeer en veiligheid in de verkeerslessen. De inzet en wens om veilig te doen is er, maar alstublieft denk ook mee met de eigen bewoners en agrariërs zodat zij niet moeten wijken voor enkel passerend (fiets)verkeer. Blij zijn wij dat de schoolgaande kinderen fietsend vanuit richting Nijbroek gele hesjes dragen. Dit draagt bij aan een goede zichtbaarheid. Maar nogmaals, moeten wij wijken? Hoe wordt er omgegaan met het (fiets) verkeer kruisend op het fietspad? Wij en onze loonwerkers moeten er niet aan denken dat fietsende kinderen een 'hellingproef' moeten doen op de Schobbertsweg richting school tussen vrachtwagens en landbouwverkeer. Wij denken dat deze situatie heel onveilig wordt voor onze fietsende kinderen. Waarom denkt u dat het veiliger is dat het fietspad op deze kruising voorrang zou moeten hebben?

h. Situatie Spoorstraat: Kruisingen Spoorstraat: maatvoering voertuigen en breedte wegen/fietspad graag nagaan op realiteit. Ook hier lijkt een verkeerde voorstelling van ruimte.

i. Kruising Brinkerweg: voorkeur fietser uit de voorrang, wel rode markering, voorrangsregels als huidig handhaven.

j. Coöperatieweg-kruising: uitbuiging draagt volgens ons niet bij aan verkeersveiligheid. Vrachtwagens en zicht op de fietser is er voldoende wanneer er parallel verkeersstromen zijn en de fietser bewust is gemaakt dat ze voorrang moet verlenen, ook aan afslaand vrachtverkeer!

k. Kruising Schobbertsweg/Smallertsweg: stroomhuisjes en begroeiing is juist goed voor de alertheid. Ruimtelijke inpassing voor een plateau ziet LTO als onveilig. Dit heeft met name te maken met gedragen werktuigen. Ook hier rijdt het landbouwverkeer heuvel opwaarts, een eventuele drempel zou dan een gewichtsloosheid op de stuuras bewerkstelligen. Hoe vlakker voor het landbouw verkeer hoe veiliger. Elektriciteitshuisjes + bomen: geven niet goed overzicht voor landbouwverkeer op de naderende fietsers. Dit maakt dat je extra goed oplet. Vandaar: bomen laten staan, belangrijk onderdeel van het landelijk gebied, erfgoed.

l. Bedrijfsvoering landbouwsector 1. Toekomst bedrijfsvoering en doorontwikkeling: toegang percelen van belang. Dat is nu via het fietspad, hoe wordt hiermee omgegaan? 2. Grondaankoop en ruil. LTO heeft als uitgangspunt dat landbouwgrond voor de landbouw sector beschikbaar moet blijven. Hoe verloopt dit proces? Hoe denkt de gemeente grond in de primaire sector en dus voedselproductie te blijven behouden?

m. Planning, procedure en realisatie a. Hoe ziet het proces eruit rond de aanleg van het fietspad langs de Spoorstraat? b. Hoe ziet de planning rond de situatie Spoorstraat eruit? c. Hoe komt de omgeving er dan uit te zien? d. Is er nagedacht over een schadeloos stelling van de extra kosten die landbouwers kwijt zijn door de aanleg van de F50? e. Is er onderzoek naar de extra uitstoot van CO2 door alle vrachtverkeer en landbouwvoertuigen die in het ontwerp zouden moeten gaan stoppen en weer optrekken? Hierboven zijn diverse vragen opgesteld. Tevens hebben wij u tips en alternatieven meegegeven.

Mocht u onverhoopt vragen hebben, wij zijn zeker bereid om dat verder toe te lichten. Wij hopen dat u de landbouwsector en de landbouwers en de fietsende scholieren in uw gemeente wat tegemoet wilt komen. Dat u ter harte wilt nemen de gedeelde zorgen. Wij verwachten dat u verder nog een aantal zaken goed uit zoekt en dat wij antwoorden krijgen op de gestelde vragen.

Reactie gemeente:

- Ad a. Zie beantwoording zienswijze 4 onder Ad a.
- Ad b. Ten aanzien van de drie kruisingen in Vaassen: ter kennisgeving aangenomen. Ten aanzien van de kruisingen met de Spoorstraat komt er een aparte werksessie/vervolg waarin de ingebrachte punten nader worden onderzocht samen met deskundigen en de omgeving.
- Ad c. Zie beantwoording zienswijze 6 onder Ad c.
- Ad d. Zie beantwoording zienswijze 6 onder Ad d.
- Ad e/f. Zie voor beantwoording ten aanzien van groen/landschap beantwoording zienswijze 12 onder Ad a.
- Ad g. Zie beantwoording zienswijze 6 onder Ad g.
- Ad h. Zie beantwoording zienswijze 6 onder Ad d.
- Ad i. Zie beantwoording zienswijze 6 onder Ad g.
- Ad j. Zie beantwoording zienswijze 6 onder Ad g en beantwoording zienswijze 9 onder Ad a.
- Ad k. Zie zienswijze 6 onder Ad c voor wat betreft de keuze/onderbouwning voor aanleg van kruispuntplateaus op kruisende wegen. Voor wat betreft de algemene inrichting en maatvoering de beantwoording zienswijze 10 onder Ad a.. In de D.O.-fase betrekken we ook de exacte hoogte/helling van het plateau op deze kruising.

Concreet ten aanzien van deze kruising Smallertsweg willen wij meegeven dat het (conform landelijke richtlijnen en landelijke onderzoeken) van essentieel belang dat er voldoende zicht is zowel vanuit de automobilist op de kruisende fietser als wel vanuit de fietsers op de kruisende automobilist. Dit wil niet zeggen dat heel veel en ruim zicht per definitief bijdraagt aan de verkeersveiligheid (denk aan polderblindheid: dit is een vorm van verminderde opmerkzaamheid in het verkeer veroorzaakt door een afwezigheid van externe prikkels. Dit doet zich vaak voor bij stille rechte wegen in een gelijkmatig en open landschap). Er is in het voorliggend ontwerp een schouw uitgevoerd van de zichthoeken. Daaruit is niet gebleken dat er grote knelpunten zijn (denk aan grote bomen die het zicht (grotendeels) belemmeren), die bij de verdere uitwerking in de DO-fase een probleem gaan vormen. In veel gevallen gaat het om (onder)beplanting. Bij de Smallertsweg staat een trafohuisje die het zicht belemmert. Hierover wordt in gesprek gegaan met Liander over de mogelijkheid van verplaatsing.

- Ad l. Zie beantwoording zienswijze 6 onder Ad i. en Ad k..
- Ad m. Zie beantwoording zienswijze 6 onder Ad k..

Zienswijze 8: binnengekomen op 11 april 2024

Samenvatting reactie:

a. Allereerst wensen briefschrijvers zich aan te sluiten bij de integrale die ook is ingediend. Briefschrijvers beperken zich daarom tot een puntsgewijs aangeven wat voor briefschrijvers de meest zwaarwegende zaken zijn alsmede enige aanvullingen die vanuit onze visie van belang zijn. Uiteraard

staan briefschrijvers achter een noodzakelijk onderhoud van het fietspad, waartoe ook de gemeente Apeldoorn heeft besloten toen zij afzagen van het grote plan van de snelfietsroute. Het nu voorliggende ontwerp is echter veel verdergaand dan een noodzakelijk en doelmatig onderhoud, ook in financiële zin. In de huidige tijd zou ons inziens een zo doelmatig gebruik van publieke middelen voorop moeten staan. Ons is niet duidelijk dat dit in voldoende mate bij het voorliggende ontwerp het geval is.

b. De zijpoort van briefschrijvers ligt ook aan de Spoorstraat. Briefschrijvers maken zich ernstige zorgen over de schade die mogelijk zal worden toegebracht aan het aanliggende landschap met oude bomen, struweel en beken. De fabriek van Agro Bodemvoeding is vanuit Emst gezien, geheel 'opgenomen' in het landschap en valt als zodanig niet echt meer op. Door een kaalslag van het groen zal de fabriek weer nadrukkelijker aanwezig zijn in de omgeving. De fabriek is immers 'meer zichtbaar' en het huidige groen rondom de fabriek zal als windbreker wegvallen en geluid vanuit de fabriek niet meer dempen. En niet in de minste plaats moet worden gedacht aan de oude bomen die nu aan de Spoorstraat opgeofferd zouden worden voor een fietspad. Waarom niet op creatieve wijze het fietspad zo te situeren dat het leeuwendeel van de bomen kan blijven staan en niet een enkele boom zoals het Voorlopige Ontwerp laat zien.

c. Indien wordt overwogen gekapte bomen te vervangen vragen wij ons af of herplanting van de grotere bomen wordt overwogen en indien dit onvoldoende is of wel volwassen bomen voor de herplant worden gebruikt?

d. Gezien het gegeven dat reeds veel eikenbomen in deze omgeving staan, zouden briefschrijvers willen pleiten vanwege de processierups geen eiken als herplant te gebruiken. Dan het fietspad vanaf de Smallertsweg tot de kruising met de Spoorstraat/Schobbertsweg. Nu is dat een fraai onderdeel van het landschap met inmiddels meer dan 50 jaar oude bomen.

e. Briefschrijvers krijgen pijn in de buik toen zij vernamen dat wordt overwogen de bomen te kappen om zo ruimte te maken voor een 4 meter breed fietspad. Het zou andersom moeten zijn hun ogen. De bomen zijn bepalend voor de maximale breedte van het fietspad. Ook dan blijft nog ruim voldoende ruimte over voor een bruikbaar en mooi fietspad. Ook voor toeristen is dit een belangrijke weg voor fietstochten in deze omgeving. Gezien de verkeersdichtheid ten aanzien van fietsers ontgaat ons de noodzaak om uit oogpunt van veiligheid het fietspad breder te maken.

f. Daar komt bij dat op dit moment de veiligheid van de gebruikers alleen in geding komt als fatbikes, e-bikes en scooters (deze laatste mogen er niet eens rijden) met hoge snelheid over het fietspad gaan. Dit zal alleen maar erger worden als het pad breder wordt en als er een voorrangssituatie voor het fietspad gecreëerd wordt. Sowieso zou er controle op de scooters moeten komen, nu wordt dat door de Gemeente weggewuifd onder het mom van 'we kunnen niet alles controleren'. Wij hebben reeds onze zorgen over de veiligheid geuit ten aanzien van een breder fietspad en de voorrangssituatie voor fietsers die wordt overwogen.

g. In het gebied waar nu het fietspad loopt kruist deze de Schobbertsweg/Stationsweg. Deze twee wegen worden veelvuldig gebruikt door wandelaars, voor het uitlaten van honden, recreatiefietsers, maar ook de lokale bewoners en niet te vergeten de schoolgaande kinderen voor de School met de Bijbel en natuurlijk de tractoren, landbouwwerktuigen, vrachtwagens en overstekende koeien, paarden, etc. Graag geven briefschrijver in overweging om het traject tussen de Smallertsweg-Schobbertsweg/Stationsweg-Coöperatieweg en Brinkerweg voor wat betreft de fietsers uit de voorrang te halen.

h. Ons is nog onduidelijk wat het verlichtingsplan wordt. In een buitengebied behoort uitgangspunt te zijn dat de nacht ook echt donker is, juist ook voor de dieren. Alleen kruispunten dienen adequaat te worden verlicht. Hier zouden wij graag over willen meepraten.

i. In zijn algemeenheid leeft bij briefschrijvers nog de belangrijke vraag of het aantal fietsbewegingen een dergelijk grote aanpassing i.c. verbreding van het fietspad noodzakelijk maakt. Zelfs in de ochtend en einde werkdag is het gebruik alleszins beperkt, het gaat zeker niet om honderden vervoersbewegingen. Kunt u briefschrijvers uitleggen waar het op gebaseerd is dat de genoemde verbreding hiervoor zo noodzakelijk is.

Deze zienswijze leggen wij neer onder voorbehoud van alle rechten en wesen. Niets in deze zienswijze mag worden opgevat als een afstand of beperking van enig recht of rechtsmiddelen dat mij ter beschikking staat. Dit geldt tevens onverkort voor alle schade voortkomend uit het plan voor de regionale fietsroute F50 alsmede voor verdere bezwaren en schade aan de natuur in de breedste zin des woords.

Reactie gemeente:

- Ad a. Voorafgaand aan de besluitvorming in 2022 zijn er reeds diverse studies uitgevoerd naar de nut en noodzaak en het (toekomstige) gebruik van deze fietsroute. Daarbij zien we dat de ontwikkelingen rondom de fiets zich verder doorzetten (meer fietsgebruik over grotere afstanden, elektrificering fietsen, toename fietsongevallen, etc.). De fietsroute is reeds opgenomen in de gemeentelijke Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan 2022-2032. Het is daarin een essentiële schakel in het mobiliteitsnetwerk, zeker ook gekoppeld aan de ruimtelijke opgaven. De grote woningbouwopgave zorgt voor meer verkeersbewegingen. Daarom is/wordt ook hier een directe koppeling meegezocht met woningbouwlocaties. Tenslotte vormt de fietsroute een wezenlijk onderdeel in de aanpak van de (verwachte) congestie op en rondom de A50-corrider.
- Ad b. De situatie Spoorstraat willen we verder ontwikkelen met daarin speciale aandacht voor het groen. Vanuit briefschrijver en vanuit Agro en omgeving is de wens het groen als buffer te willen behouden. Dit punt wordt bij de verdere uitwerking meegenomen en wordt besproken in de werksessie met de omgeving.
- Ad c. Zie beantwoording Ad b. Daarin betrekken we ook dit punt.
- Ad d. Zie voor beantwoording ten aanzien van groen/landschap beantwoording zienswijze 12 onder Ad a..
- Ad e. Zie beantwoording onder Ad a. en beantwoording zienswijze 4 onder Ad a.
- Ad f. Zoals in het toelichtende rapport is besloten om vooralsnog geen voertuigen toe te laten die harder kunnen dan 30 km/u (denk aan speedpedelecs). Na realisatie zal de situatie worden gemonitord en geëvalueerd. Verkeersdeelnemers zullen ook eerst moeten wennen aan de nieuwe situatie. Ten aanzien van de huidige en mogelijk toekomstige overlast ten aanzien van o.a. scooters zullen we in DO-fase onderzoeken welke maatregelen nodig, wenselijk en haalbaar zijn. We zullen daarbij ook kijken naar reeds bestaande/vergelijkbare fietsroutes en bezien op welke wijze zij hier mee omgaan (praktijkvoorbeelden: denk aan fysieke maatregelen, informatievoorziening/bewustwording, handhaving, etc.).
- Ad g. Zie beantwoording zienswijze 6 onder Ad g.
- Ad h. In het voorliggend ontwerp is als uitgangspunt genomen om in principe alleen de kruisingen te verlichten. In DO-fase wordt dit nader uitgewerkt en afgestemd met o.a. de omgeving. Zie ook de beantwoording van zienswijze 4 onder Ad. c..
- Ad i. Zie beantwoording zienswijze 4 onder Ad a (en het rapport 'fietspotentie' dat in 2023 is opgesteld).

Zienswijze 9: binnengekomen op 11 april 2024

Samenvatting reactie:

a. Briefschrijver vindt het zeer belangrijk dat er een veilige situatie wordt gecreëerd rondom de kruispunten nabij ons bedrijf. Mede omdat er naar en van het bedrijf de nodige (transport) bewegingen zijn moet dit voor zowel de gebruiker van de F50 en het kruisende verkeer altijd voldoende veilig zijn. Graag deze zienswijze meenemen in de plannen.

Reactie gemeente:

Ad a. Mede vanwege de transportbewegingen op en rondom de Spoorstraat is reeds in 2014 aangegeven dat een vrijliggend fietspad gewenst is. Ter hoogte van de Coöperatieweg is de oplossingsrichting om een uitbuiging op te nemen om te zorgen dat er een veilige situatie wordt gecreëerd voor kruisend vrachtverkeer van/naar bedrijf briefschrijver. Het idee van een uitbuiging zorgt ervoor de kruisend vrachtverkeer zo haaks mogelijk het fietspad kan kruisen en de fietser daarmee niet verdwijnt uit het gezichtsveld/in de dode hoek terecht komt. In een nog te plannen Werksessie/Omgevingsgesprek wordt de kruisingen met de Spoorstraat nader uitgewerkt en onderzocht samen met de direct belanghebbenden. Daarna wordt deze voorgelegd ter besluitvorming.

Zienswijze 10: binnengekomen op 11 april 2024

Samenvatting reactie:

De Vereniging Cumela Nederland wil graag haar zienswijze geven op het Ontwerp regionale fietsroute F50. Dit ontwerp ligt voor zienswijze ter inzage tot 12 april 2024 en heeft zaaknummer 228311.

a. Verkeersplateaus: Verkeersdrempels en verkeersplateaus vormen voor landbouwvoertuigen altijd een belemmering. De meeste landbouwvoertuigen hebben geen vering, omdat zij ontworpen zijn om op onverharde terreinen te werken. Alleen moderne landbouwtrekkers zijn voorzien van een geveerde vooras, waarbij de achteras nog steeds ongeveer is. Drempels en plateaus zijn dan ook oncomfortabel voor de bestuurder van landbouwvoertuigen en tevens extra belastend voor de constructie van het landbouwmaterieel. Net als bij fietsen vormen de banden de vering van een landbouwvoertuig. Dit volstaat voor het opvangen van kleine oneffenheden in de weg, maar is absoluut onvoldoende bij verkeersdrempels of zelfs verkeersplateaus. Een landbouwtrekker met een werktuig in de driepuntsherinrichting of een aanhangwagen moet een drempel of plateau dan ook met zeer lage snelheid (5 - 10 km/u) of zelfs stapvoets passeren.

Over het gehele ontwerp wordt bij kruisingen van de F50 met andere wegen gebruik gemaakt van verkeersplateaus. De hinder van een verkeersplateau wordt mede bepaald door de uitvoering ervan. Daarbij is vooral de hoogte van het verkeersplateau bepalend alsmede de lengte en de uitvoering van de oprit. In een CROW-publicatie voor verkeersplateaus wordt een aangegeven dat landbouwvoertuigen bij het passeren van 8 cm hoge plateaus nauwelijks problemen ervaren, in tegenstelling tot 12 cm hoge plateaus. CROW adviseert voor 30 km/u-wegen verkeersplateaus van 8 cm hoog voor de passeerbaarheid en alleen 12 cm hoog als tevens een goede oversteekbaarheid van de weg nodig is. Er is ons inziens hier geen noodzaak voor de oversteekbaarheid van de verkeersplateaus voor voetgangers. Wanneer het aandeel grote voertuigen (vrachtauto's, landbouwvoertuigen) meer is dan 5 % van de verkeersintensiteit dan moet volgens CROW naar een alternatieve maatregel worden gezocht.

Cumela is van mening dat een verkeersplateau maximaal 8 cm hoog dient te zijn en een minimale lengte van vlakke deel van minimaal 8 meter. Zodoende kan een landbouwvoertuig met een werktuig of aanhangwagen volledig op het plateau staan, zonder dat er problemen ontstaan met inveren. Verder wil Cumela een lengte van oprit en afrit van minimaal 1,50 m i.p.v. 1,00 m zoals de richtlijn bij een 30 km/u-plateau van 0,08 m hoogte voorschrijft.

b. Eekterweg fietsvrij: De oversteek van de F50 met de Eekterweg betreft een drukke oversteek. Hier komt veel verkeer langs van alle soorten. Met het oog op de veiligheid geniet het de voorkeur de Eekterweg vrij te houden van fietsers door hier een fietstunnel te realiseren.

c. Voldoende zicht: Cumela vraagt aandacht voor het realiseren van voldoende zicht bij de verschillende overgangen. Verschillende bossages verhinderen dit zicht momenteel. Fietsers kunnen onverwachts snel zijn en landbouwvoertuigen hebben soms pas laat zicht door de soms lange voorkanten. Met in het bijzonder wordt extra aandacht gevraagd voor voldoende zicht op de kruisingen met de Westendorperweg en de Tolweg. Het huidige zicht wordt hier ervaren als onvoldoende, hetgeen kan leiden tot gevaarlijke situaties.

Reactie gemeente:

Ad a. In de vormgeving van de verkeersplateaus wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het landbouwverkeer. De helling wordt in een sinusvorm gemaakt, zodat het op- en afrijden zo comfortabel mogelijk is en de gewenste toe te passen hoogte van 8 cm stemmen we graag af in D.O.-fase. Overal waar mogelijk wordt een lang bovendvlak toegepast van minimaal 8 meter, wat aansluit bij de wens van Cumela. De wens ten aanzien van de lengte van de op- en afrit van minimaal 1,50 in plaats van 1 meter wegen we af in relatie tot andere belangen in D.O.-fase. De steilte van de helling bepaalt namelijk ook het snelheidsremmende effect van de maatregel. Dit wegen we daarom mee in de uitwerking, waarbij we ook kijken naar de huidige snelheid van het verkeer op de betreffende locatie en de gewenste mate van snelheidsverlaging.

Ad b. Deze inbreng nemen wij met in de verdere uitwerking van de drie knelpunten in Vaassen.

Ad c. Ook wij vinden het van essentieel belang dat er voldoende zicht is zowel vanuit de automobilist op de kruisende fietser als wel vanuit de fietsers op de kruisende automobilist. Er

is in het voorliggend ontwerp een schouw uitgevoerd van de zichthoeken. Daaruit is niet gebleken dat er grote knelpunten zijn (denk aan grote bomen die het zicht (grotendeels) belemmeren), die bij de verdere uitwerking in de DO-fase een probleem gaan vormen. Zoals aangegeven in de zienswijze gaat het veelal om (onder)beplanting. Bij de Smalleritsweg staat een trafohuisje die het zicht belemmert. Hierover wordt in gesprek gegaan met Liander over de mogelijkheid van verplaatsing.

Zienswijze 11: binnengekomen op 11 april 2024

Samenvatting reactie:

Briefschrijvers hebben kennis genomen van het voorgenomen besluit van de gemeente om het Fietspad "Ontwerp regionale fietsroute F50 deeltraject Apeldoorn-Epe" welke gelegen is langs hun percelen aan beide kanten van het fietspad. Dit stuk fietspad is gelegen tussen de Verloren Beek en de kruising met de Korte Kopermolenweg. Graag willen briefschrijvers meedenken in de planning, uitvoering en knelpunten van het Plan "Ontwerp regionale fietsroute F50 deeltraject Apeldoorn-Epe". De volgende punten verdienen aandacht en maken briefschrijvers zich zorgen over haalbaarheid, overlast, verkeersveiligheid.

a. In en Uitrit perceel EPE00-M-3942: Sinds 1981 is de in en uitgang van de korte kopermolenweg 2 gelegen aan de spoorbaan / het fietspad. Bij de aanleg van het huidige fietspad is speciaal hiervoor een brede asfalt strook voor de toegang aangelegd. Aangezien dit een ingang is en tevens de bereikbaarheid van het perceel EPE00-M-3980 aan de andere kant van het fietspad is het belangrijk dat bewoners hier veilig in en uit kunnen rijden en over kunnen steken. Voor de bereikbaarheid van de percelen gelegen aan het fietspad dient toestemming te zijn voor gebruik van het fietspad (met een motorrijtuig) om bij de percelen te komen. Hiervoor geldt een gebruikersrecht. Om de fietsers bewust te maken van een in / uitrit dient aan beide zijde dit door een waarschuwbord aangegeven te worden. Daarnaast zou het aanbrengen van een zogenaamde dubbele drempel voor en na de inrit ervoor zorgen dat de snelheid gereduceerd wordt teneinde verkeersveiligheid te bevorderen.

b. Paaltjes op fietspad / autoverkeer: Na de aanleg van het fietspad reden er regelmatig auto's als sluiproute over het fietspad van de Korte kopermolenweg 2 richting de Tolweg. Op verzoek van mijn (schoon)moeder is hierop een paaltje geplaatst. Briefschrijvers realiseren zich dat dit voor fietsers wellicht een onveilige situatie kan zijn. Een auto of overige gemotoriseerd verkeer (brommers en scooters) op het fietspad is dat echter allerminst! Handhaving heeft in de afgelopen decennia niet of nauwelijks plaatsgevonden. Briefschrijvers maken zich dan ook ernstig zorgen over de keuzes die nu worden gemaakt en garanderen, dat er met regelmaat auto's en brommers over het fietspad gaan rijden. Dit is een onwenselijke en zeer verkeersonveilige situatie. In de nieuwe plannen komen deze paaltjes namelijk niet terug. Graag aandacht voor terugplaatsing van de paaltjes (deze kunnen meegenomen worden in plaats van drempels om de snelheid te reduceren).

c. Bomen langs fietspad: Aangezien het fietspad verbreed zal worden van 2 / 2,5 naar 4 meter breed worden er langs het fietspad diverse bomen gekapt. Ook zo staan er dikke eiken aan de oostkant van het fietspad welke door hun vorm en groeirichting inmiddels een opstal van bewoners beschadigd heeft. De boom dreigt om te vallen en over de stal / schuur heen te vallen. De kosten indien de boom op de stal / schuur komt te vallen komen voor rekening van de eigenaar van de boom, niet zijnde de bewoners. Aan de westkant van het fietspad staan 2 groepen bomen. (ter hoogte van het paaltje op het fietspad). Deze bomen zijn nimmer onderhouden en fors gegroeid. Hierdoor hebben bewoners hinder van de bomen. De bomen staan overigens te dicht op de erfgrans van perceel EPE00-M-3980. Verzoek is mee te denken aan mogelijkheden deze 2 bomen groepen weg te halen. (oogpunt minder hinder voor bewoners en hogere verkeersveiligheid)

d. Overlast fietspad (brommers en ezels): Op het fietspad ondervinden de bewoners langs het gehele fietspad grote hinder van bromfietsen en fatbikes welke met zeer hoge snelheden over het fietspad racen. Dit gebeurt zowel overdag alsook in de nacht. In 2013 heeft mijn (schoon)moeder hierover een brief geschreven. Zij maakte zich toen al grote zorgen over de verkeersveiligheid op het fietspad. Haar brief over handhaving is niet serieus genomen en door de gemeente afgedaan met een nietszeggend antwoord. Handhaving is daarna ook nooit serieus opgepakt. Daarnaast is het fietspad ook een vaste route voor de ezels met karren van bedrijf de Koperen Ezel. In de zomerperiode lopen er dan ook dagelijks ouders met hun kinderen met ezels en karren tussen de fietsers. De ezels laten ontlasting

vallen op het fietspad welke niet regelmatig wordt opgeruimd. De brommers rijden al toeterend en in groepen in slalom met hoge snelheden door deze wandelende ouders, kinderen en ezels. Ook is er grote overlast van scooter (blauwe plaatjes) Ze zijn onderweg naar het Emstergat. Zowel de brommers alsook de ezels zijn conform de Wegenverkeerswet niet geoorloofd gebruik te maken van het fietspad. De brommers en ezels mogen géén gebruik maken van het fietspad. De afgelopen twintig jaar is nimmer hierop gehandhaafd. Niets geeft ons het vertrouwen dat – ondanks vele signalen, klachten en brieven – dat er nu wel handhaving gaat plaatsvinden.

e. Voorrangssituatie: De Korte Kopermolen is een doodlopende weg. Er is slechts 1 uitrit voor alle aanwonenden, te weten over het fietspad. De Korte Kopermolenweg heeft nu voorrang op de fietsers. In de nieuwe plannen heft u deze voorrangssituatie op. Al het verkeer over het fietspad (nu ook brommers door harder dan 60 km/h rijden!) komt met hoge snelheid aanrijden. Een zeer verkeersonveilige en gevaarlijke situatie. Ook voor de kruising fietspad / Brakerweg is gekozen dat gemotoriseerd verkeer voorrang heeft op het fietspad. Een eenduidig verkeersbeeld m.b.t. geen voorrang van fietsers verhoogt de verkeersveiligheid.

f. Picknickplaatsoverlast: Naast de Verloren Beek is recent een picknicktafel met banken geplaatst. Deze is bedoeld voor fietsers om uit te rusten in de mooie en rustige natuur. In de praktijk landen in de zomer vaak jongeren die daar komen op brommers en met luide muziek en veel lawaai de avond doorbrengen. In het hout zijn zelfs hakenkruizen gekerfd. Dit is zeer ernstig gedrag en hierop werd ook nimmer gehandhaafd. Dergelijks hangjongeren met dergelijk gedrag is zeer bedroevend. Deze overlast is zeer hinderlijk, onwenselijk en bedreigend voor de omwonenden. Meerder keren hebben de omwonenden gebeld of er gehandhaafd kon worden hierop. De politie kwam niet eens opdagen en wederom werd hier niet gehandhaafd.

g. Wij dienen dan ook deze zienswijze in met het verzoek voor een persoonlijk gesprek over bovengenoemde punten. Als wij 's avonds genieten van de stilte en de natuur van het prachtige buitengebied van Epe, zien wij in het donker, vossen, kerkuilen, dassen en bijzondere vleermuissoorten. Wij maken ons ernstig zorgen dat de aanleg van het fietspad een ernstige verstoring gaat geven voor de natuurlijke rust die de dieren nodig hebben in hun habitat.

Reactie gemeente:

- Ad a. Ter plaatse van dit dubbel gebruik zijn extra attentie verhogende maatregelen nodig. In gezamenlijk overleg zal naar een passende inpassing gezocht worden in de D.O fase. De omgevingsmanager zal daarover contact met u opnemen.
- Ad b. Ten aanzien van de huidige en mogelijk toekomstige overlast ten aanzien van scooters/auto's op het fietspad zullen we in DO-fase onderzoeken welke maatregelen nodig, wenselijk en haalbaar zijn. We zullen daarbij ook kijken naar reeds bestaande/vergelijkbare fietsroutes en bezien op welke wijze zij hier mee omgaan (praktijkvoorbeelden: denk aan fysieke maatregelen, informatievoorziening/bewustwording, handhaving, etc.).
- Ad c. Zie beantwoording onder Ad a. In een gesprek zal de situatie van de bomen met u worden bekeken en de mogelijke inpassing in het ontwerp worden afgewogen.
- Ad d. Zie beantwoording onder Ad b.
- Ad e. Zie beantwoording zienswijze 5 onder Ad b.
- Ad f. Naast de politie kunnen ook onze gemeentelijke handhavingsambtenaren hier ook een rol in vervullen. Deze melding zal daarom worden doorgezet met het verzoek contact op te nemen.
- Ad g. Zie beantwoording Ad a. Bij de verdere uitwerking in DO-fase zullen wij (uiteeraard) met u in gesprek gaan.

Zienswijze 12: binnengekomen op 12 april 2024 (KNNV)

Samenvatting reactie:

a. KNNV Epe-Heerde is het er volledig mee eens dat het gebruik van de auto zo veel mogelijk door de fiets wordt vervangen. Zeker op een regionaal traject als Epe-Apeldoorn kan een goed fietspad de automobilist stimuleren de fiets te gaan gebruiken. Aanleg of uitbreiding van infrastructuur mag echter niet ten koste gaan van natuur en milieu. Wij gaan er vanuit dat eventuele aantasting van natuur en/of milieu door de aanleg van een nieuw of verbreed fietspad gecompenseerd wordt. Met name omdat

natuur in ons land al onder zeer grote druk staat.

In een eerder stadium heeft KNNV Epe-Heerde de bedenkingen bij het realiseren van een snelfietsroute F50 onder aandacht van de plannenmakers en verantwoordelijke besturen van de gemeenten gebracht. Deze bedenkingen komen in deze zienswijze grotendeels terug.

b. De voormalige spoorlijn is een heel belangrijke ecologische verbinding en is landschappelijk en cultuurhistorisch zeer interessant. Instandhouding van deze ecologische verbindingzone is zeer belangrijk voor onder andere insecten als vlinders, maar ook voor bijvoorbeeld vogels. Hier en daar is (een duidelijke) verbetering wenselijk, zoals bijvoorbeeld even ten zuiden van de Egelbeek. Het traject kruist enkele zeer waardevolle beken en beekdalen (Egelbeek, Dorpse beek Vaassen, Nieuwe beek, Hartense molenbeek, (Nijmolense beek, Smallertse beek, Verloren beek en Klaarbeek). De hoge ecologische en landschappelijke waarden van beken en beekdalen worden onderschreven in provinciale en gemeentelijke plannen, en die van het waterschap Vallei en Veluwe. Hoewel in het ontwerpplan aandacht is voor deze beken, vinden wij dat er geen aantasting door de aanleg van het fietspad plaatst mag vinden, maar waar mogelijk een versterking van de ecologische en landschappelijke waarde moet worden gerealiseerd.

De voormalige spoorbaan Apeldoorn – Epe (en verder naar het noorden) heeft zich in de loop van de jaren, na het buiten bedrijf stellen ervan, ontwikkeld tot een ecologisch en landschappelijk waardevolle verbindingzone. Flora en fauna vinden hier een refugium dat in het intensief gebruikte gebied in steeds mindere mate aanwezig is. Verbreding van het fietspad over de voormalige spoorbaan is slechts in beperkte mate mogelijk zonder aantasting van de ecologische en landschappelijke waarde. De (berm)stroken aan weerszijden van het huidige fietspad zijn voor een ecologische verbindingzone al vrij smal. Verdere versmalling heeft grote invloed op de biodiversiteit. Wij hechten zwaar aan handhaving van de huidige structuur van de voormalige spoorbaan. Dus ook geen of minimaal bomen en struiken kappen. Uit het ontwerpplan blijkt dat er toch vrij veel bomen en struiken worden gekapt. Wij vinden dat in het project gekapte bomen en struiken moeten worden vervangen door inheemse bomen en struiken. Er zijn voldoende locaties langs de oude spoorbaan waar bomen en struiken kunnen worden aangeplant die passen in het landschap.

Ondanks de ecologische en landschappelijke waarde is op sommige plaatsen herstel nodig, omdat particulieren delen hebben ingericht met niet-passende beplanting en/of slecht onderhoud uitvoeren. Ook de gemeente zal het onderhoud moeten aanpassen om geen verdere verspreiding van invasieve exoten als Aziatische duizendknopen te veroorzaken. Zo groeien even ten zuiden van de Laan van Fasna veel Aziatische duizendknopen in de berm, die door grondbewerking inmiddels vele meters vanuit de berm van het fietspad het akkerland ingroeien.

Wij juichen herstel van landschappelijke en ecologische waarden van harte toe. Dit betreft bijv. planten van berken langs zandpaden in jonge ontginningsgebieden, elzen aan zuidkanten van beken (zeker niet langs alle trajecten), inplanten van overhoeken, aanleggen van poelen, inzaaien van akkerranden (enkel inheemse soorten) e.d.

Op veel plaatsen heeft zich in de bermen en op het traject van de oude spoorbaan tussen de Stationsweg en de Brinkerweg (waar nu nog geen fietspad ligt) een interessante vegetatie ontwikkeld met onder andere veel zandblauwtjes, indicatief voor o.a. droge en voedselarme gronden. Wij vinden dat hier bij de aanleg van het fietspad zeer zorgvuldig mee moet worden omgegaan en deze vegetatie zo goed mogelijk in stand moet worden gehouden.

c. Het verlichten van het fietspad dient zo veel mogelijk te worden beperkt, omdat o.a. vleermuizen en vogels hiervan veel overlast ondervinden.

d. Wij vragen ons af waarom voor een breedte van het fietspad voor 4 meter is gekozen. De gemeente Apeldoorn gaat, naar wij hebben begrepen, het fietspad tot 3,5 meter verbreden. Gezien de centrumfunctie van Apeldoorn zal van het traject Vaassen-Apeldoorn (veel) frequenter gebruik worden gemaakt dan het traject Vaassen-Epe. De ecologisch functionele berm zal bij een 4 meter breed fietspad (plus aan weerszijden 0,5 meter berm) uiterst smal zijn. Uit ecologisch en financieel oogpunt is een iets smaller fietspad aansluitend bij het Apeldoorns traject een betere oplossing.

Hoewel het niet ons 'werkterrein' is, is iedereen gebaat bij veiligheid. Wij brengen drie belangrijke aspecten onder uw aandacht:

- Voor de veiligheid van de fietser lijkt het ons raadzaam over het gehele traject een zo uniform mogelijk voorrangbeleid te handteren. Ook aansluiten op het traject in de gemeente Apeldoorn.

- Het lijkt ons belangrijk eerst de knelpunten in het traject op te lossen voor het fietspad te verbreden of tenminste gelijktijdig.
- Omdat wijziging in voorrangsituaties optreedt is ter bescherming van de fietser duidelijke voorlichting in brede zin noodzakelijk.
- De fietsroute wordt ook veelvuldig gebruikt door voetgangers/wandelaars. Dit vraagt om aandacht bij ontwerp en aanleg.

Reactie gemeente:

Ad a. Landschap en flora/fauna: In het Voorlopig Ontwerp zijn de uitgangspunten bepaald voor de landschappelijke inpasbaarheid. In de D.O.-fase wordt dit uitgewerkt en wordt een concreet inpassingsplan gemaakt. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken welke kansen er zijn voor versterking van landschap (gekoppeld aan het LandschapsOntwikkelingsPlan). Naast landschap vormt ecologie (flora en fauna) daarin ook een wezenlijk onderdeel. Recent (april 2024) is een geactualiseerd en volledig ecologisch rapport opgesteld. De aanbevelingen die daarin worden gedaan betrekken we hier ook in. De mogelijkheden voor compensatie en versterking worden gezocht binnen het plangebied (spoorbaantracé). Het concrete inpassingsplan werken we in D.O.-fase samen met de omgeving uit en ook hopen we daarin de (lokale) kennis en expertise van de KNNV te kunnen inzetten.

Bomen: We hebben per deelgebied uitgewerkt hoeveel bomen er gekapt moeten worden en om welk type bomen het gaat. Daarbij geldt dat de ene boom meer waarde heeft dan een andere boom. In de D.O.-fase wordt een BomenEffectenAnalyse (BEA) uitgevoerd. De Bomen Effect Analyse laat zien welk effect de uitvoering van een de realisatie/bouw van het fietspad zal hebben op de aanwezige bomen. De verwachting is dat deze BEA niet zal leiden tot significant andere uitkomsten dan het door ons uitgevoerde onderzoek/schouw ten aanzien van het aantal te kappen bomen. De BEA biedt ook inzicht in de mogelijk te nemen beschermende-/voorzorgsmaatregelen.

Ad b. Zie beantwoording onder Ad a.

Ad c. Zie beantwoording zienswijze 4 onder Ad c.

Ad d. Zie beantwoording zienswijze 4 onder Ad a.

Ad d. Essentieel bij verkeersveiligheid is een logisch verwachtingspatroon bij fietsers en kruisend (gemotoriseerd) verkeer. Dit vraagt om zoveel mogelijk uniformiteit, ook ten aanzien van de voorrangsituatie. Er wordt daarom op de kruisingen van openbare wegen (waar ook onbekend verkeer kan en mag rijden) een uniforme inrichting toegepast met in principe de fietser in de voorrang.

Ten aanzien van de drie kruisingen in Vaassen en de drie kruisingen met de Spoorstraat geldt dat hier nog nadere uitwerking/onderzoek nodig is en afstemming met de omgeving om te komen tot een goed onderbouwde keuze. Daarnaast is er voor de drie kruisingen in Vaassen cofinanciering nodig. Wij zetten erop in om dit traject zo spoedig mogelijk te laten verlopen. Voor de tijdelijkheid is het nodig dat ook dan de veiligheid kan worden gewaarborgd, door elke kruising na te lopen op zichtbaarheid, waarneembaarheid en snelheid van kruisend verkeer.

Ontwerpuitgangspunt is dat kruisingen worden verlicht. De exacte locatie en wijze van verlichting wordt uitgewerkt in DO-fase. Zie verder de beantwoording van zienswijze 4 onder Ad c..

Wij kunnen ons er zeker in vinden dat communicatie en voorlichting essentieel zijn. Hiervoor komt ook landelijk, provinciaal en regionaal steeds meer aandacht voor. Dus niet alleen een fietspad aanleggen, maar ook nadenken over hoe we mensen kunnen informeren en bewustwording creëren om deze fietsroute te gaan gebruiken en wat de voordelen van fietsen zijn, zowel individueel als vanuit het algemeen belang.

Tenslotte zijn wij ons er van bewust dat er sprake is van medegebruik (o.a. voetgangers/wandelaars) van het (toekomstige) fietspad. Op een aantal delen die intensiever gebruikt worden, wordt daarom gekeken naar een voetpad/struinp pad. De exacte invulling krijgt vorm in de DO-fase.