



Rapportage Regionale fietsroute F50 Voorlopig ontwerp 'Apeldoorn - Epe'

20 februari 2024

Inhoudsopgave

De regionale fietsroute F50: een verbinding tussen twee economisch sterke regio's in een prachtige omgeving.

1. Korte voorgeschiedenis
2. Fietsroute F50: Apeldoorn - Epe
 - 2.1 Wat is een regionale fietsroute Apeldoorn - Epe?
 - 2.2 Nut en noodzaak: waarom een regionale fietsroute?
 - 2.3 Fietspotentie: inhoudelijke nut en noodzaak
 - 2.4 Hoe kijkt de provincie hier tegen aan en gaan zij bijdragen?
3. Participatie en communicatie
 - 3.1 Analyse doelgroepen en belanghebbenden
 - 3.2 Waarde-sessie (Value Engineering) en Klankbordgroep
 - 3.3 Participatie: extern en intern
 - 3.4 Informatiemarkten Vaassen en Emst
 - 3.5 Vervolg participatie en communicatie gedurende het proces
4. Uitgangspunten
 - 4.1 Uitgangspunten Landschap, Ecologie en Cultuurhistorie
 - 4.2 Welke Verkeerskundige uitgangspunten zijn gehanteerd?
5. Ontwerptoelichting
 - 5.1 Deeltraject Vaassen - Epe
 - 5.2 Civieltechnisch ontwerp
 - 5.4 Faseringsplan
 - 5.5 Vervolg technische onderzoeken
 - 5.6 Vervolg procedures en vergunningen
6. Vervolg proces + Overzicht geraadpleegde Documenten

Bijlagen: - Fietspotentie

- Verslag V.E.-sessie (Waarde sessie)
- Tekeningen

De regionale fietsroute F50: een verbinding tussen twee economisch sterke regio's in een prachtige omgeving.

Landelijk gezien wordt er steeds meer gefietst. Dit zien we ook terug in de gemeente Epe, maar onze gemeente blijft achter (blijkt uit landelijke cijfers) ten opzichte van omliggende regiogemeenten. De afgelopen 10 jaar is er veel geïnvesteerd in fietspaden in onze bosgebieden. De aankomende jaren willen we ook de fietsinfrastructuur in en tussen onze kernen flink gaan verbeteren. Veilige, directe en aantrekkelijke fietsroutes zijn een randvoorwaarde om te gaan fietsen. Op dit moment zijn we bezig met de ontwikkeling van de fietsroute Epe-Oene en de fietsroute vanuit de Hoge Weerd naar het centrum van Epe. Het traject Apeldoorn-Epe loopt al langere tijd en we hopen ook hier een mooie fietsroute te kunnen realiseren.

Het fietspad wordt gebruikt door schoolgaande jeugd richting Apeldoorn en scholieren binnen Vaassen; zij fietsen bij voorkeur naast elkaar. Ook zien we E-bike gebruikers en recreanten meer gebruik maken van deze route.

Het huidige fietspad is hard aan onderhoud toe. Hierover hebben wij meerdere signalen ontvangen van betrokken gebruikers, bewoners en ondernemers. Dit blijkt ook uit recente inspectierapporten. De breedte van het fietspad varieert van 2 tot 2,5 meter en dat volstaat niet meer.

Met de aanstaande woningbouwopgave zal Epe qua inwonersaantal groeien. Voor deze woonwijken is het wenselijk een goede fietsontsluiting te realiseren. De te ontwikkelen wijken 't Slath, Zuukerrenk en Kerkenland liggen in de nabijheid van de huidige fietsroute. Ook voor het toekomstbestendig doorontwikkelen van het bedrijventerrein Eekterveld is de fietsroute van belang.

Het fietspad is in de jaren '90 aangelegd op het oude treinbaanpad ook wel 'de Baronnenroute' genaamd. Een ideale verbinding tussen Apeldoorn-Epe. Wanneer we een regionale fietsroute willen realiseren, kiezen we ervoor deze toekomstbestendig aan te leggen; op vier meter breed met de fietser in de voorrang op de kruisende wegen. Een fietsroute waar je door kan fietsen, waarop het veilig en comfortabel is, in een bijzonder mooi landschap.

Betrekken van omgeving

Gemeente Epe heeft het initiatief genomen inwoners, ondernemers, agrariërs, gebruikers, provincies en gemeenten aan het tracé te betrekken bij de ontwikkelingen van de regionale fietsroute F50. Voor het deeltraject 'Apeldoorn-Epe' is de behoefte ontstaan te onderzoeken wat de ontwikkelkansen voor Epe zijn. De diverse gesprekken en bijeenkomsten hebben zicht gegeven op haalbaarheid van de plannen.

Tijdens de twee informatiemarkten in Vaassen en in Emst, is het voorlopig ontwerp en het proces van uitgangspunten gepresenteerd. Het ontwerp is inclusief de varianten voor de vier knelpunten: Eekterweg, kruisingen Spoorstraat, Deventerstraat - Laan van Fasna en bocht Laan van Fasna op grote prints gepresenteerd. Uit de reacties van betrokkenen viel op te maken dat er draagvlak is voor de basisuitgangspunten van de regionale fietsroute.

De opvatting over de drie kruisingen in Vaassen is, dat ze veiliger kunnen. De algemene bevindingen vanuit de omgeving en de Klankbordgroep F50 is: realiseer het regionale fietspad en werk de knelpunten verder op basis van onderzoeken en betrek direct belanghebbenden.

Specifiek voor de kruising Deventerstraat - Laan van Fasna is een varianten-studie gaande. Hierbij betrekken we direct belanghebbenden. Er is behoefte inzicht te krijgen in de verkeersbewegingen, het bestemmingsverkeer en verkeersveilige varianten.

Landschap en historie

Het oude treinbaanpad heeft vele mooie verhalen die benut kunnen worden. Verwijzingen naar de historie van het spoorgebruik, het stationsgebouw en de landhoofden bij de beken zijn goed in te zetten. De route gaat door verschillende landschapstypen die in de ontwikkelingen en aanleg van het regionale fietspad versterkt kunnen worden.

Je fietst immers niet langs een drukke autoweg, maar trapt door een open en landschap met fraaie boerderijen, steekt meerdere beken over en fietst dan weer verder onder rijen bomen. De route heeft veel karakter en een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Ontwikkelkansen

Om de regionale fietsroute aan te kunnen leggen is er een investering nodig van 6,7 miljoen, exclusief drie kruisingen in Vaassen. Voor de drie kruisingen in Vaassen is eerst nader onderzoek nodig om te komen tot een concreet ontwerp en een exacte raming.

De provincie Gelderland moedigt ons aan, ook bestuurlijk, te komen tot een regionale fietsroute en hiervoor subsidie-aanvragen in te dienen.

De totale kosten van het fietspad (exclusief drie kruisingen in Vaassen) zijn geraamd op € 6.700.000. Door de Raad is reeds € 1.100.000,- aan gemeentelijke middelen beschikbaar gesteld. Vanuit het onderhoudsbudget wegen is € 400.000 euro beschikbaar. Voor de netcongestie heeft Liander een bijdrage toegezegd van ca. € 200.000,-. Tenslotte gaan we hierbij uit van een cofinanciering van de provincie van € 4.065.000 (nog niet verleend). Uitgaande van bovengenoemde bedragen is er aan extra (dus: nieuwe) gemeentelijke middelen benodigd van € 900.000,- voor realisatie van het vast te stellen VO.

Gefaseerde aanpak met urgentie

De provincie is nauw betrokken bij de ontwikkelingen en voortgang van de F50. Zij hebben gevraagd een gefaseerd plan op te stellen en daarin inzichtelijk te maken waar ontwikkelkansen liggen op de kortere termijn.

De urgentie om op relatief korte termijn te realiseren ligt op de volgende punten:

- Het huidige fietspad is hard aan onderhoud toe; op delen is de kwaliteit van het asfalt slecht.
- De breedte en het comfort van het huidige pad voldoen niet aan de eisen van huidig en vooral toekomstig gebruik.
- Liander wil in de net-congestie opgave, op een deel van het tracé, een 20kV kabel aanleggen.

1. Korte voorgeschiedenis

In de raadsvergadering van 17 februari 2022 is besloten om de haalbaarheid verder te onderzoeken van een regionale fietsroute Apeldoorn-Epe over het voormalige treinbaanpad. Kort na dit raadsbesluit werd bekend dat de gemeente Apeldoorn niet doorging met de regionale 'snelle fietsroute'. Dit betekende dat de gemeente Epe de regierol kreeg over het deel dat binnen onze gemeente ligt.

Door het college is daarom in april 2022 besloten om als gemeente Epe de verdere ontwikkeling op te pakken en via een zogenaamde 'V.E.-sessie' te onderzoeken hoe een zo hoogwaardig mogelijke fietsroute kan worden gerealiseerd (zaaknummer: 411327). Verder is de raad in maart 2023 geïnformeerd middels een informatienota (zaaknummer: 741292) over de voortgang van de vier deeltrajecten: Apeldoorn-Vaassen, Epe-Vaassen, Epe-Epe en Epe-Zwolle.

De afgelopen periode is er hard gewerkt aan een aangepast ontwerp samen met bewoners, ondernemers en belanghebbenden. De raad is in juni 2023 bijgepraat middels een informatiebijeenkomst. Tijdens de informatiebijeenkomst zijn de aangepaste uitgangspunten, het aangepaste ontwerp (tussentijdse versie) en de vervolgstappen besproken. De raadsleden konden vragen stellen aan het projectteam. Eind december 2023 is de Raad opnieuw geïnformeerd over de laatste stand van zaken (930621) en met name de stappen en het tijdsplan om te komen tot vaststelling van het Voorlopig Ontwerp (V.O.).

Tracé F50 Apeldoorn-Zwolle kent vier deeltrajecten:

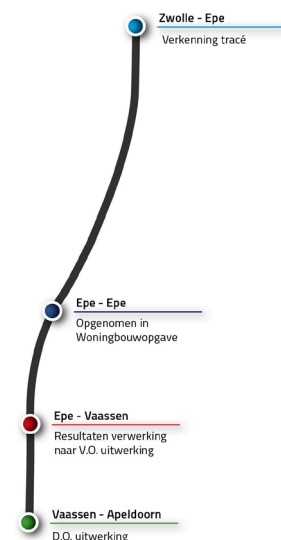
- Apeldoorn-Vaassen: Laan van Fasna tot aan gemeentegrens (900 m).
- Vaassen-Epe: knelpunten Laan van Fasna, Deventerstraat, Spoorstraat, Eekterweg nader uitwerken en aan omgeving presenteren.
- Epe-Epe: er wordt nadrukkelijk de koppeling gezocht met Woningbouwopgave 't Slath en Zuukerenk.
- Epe-Zwolle: provincie Gelderland voorbereiding verkennend haalbaarheidsonderzoek.

In het besluitvormingsproces ligt het volgende punt voor:

De aanleg van een regionale fietsroute Apeldoorn - Epe in V.O. vast te stellen. Exclusief vier knelpunten: 3 in Vaassen + 3 kruisingen Spoorstraat.

Waardesessie

Er is een gezamenlijke Waarde sessie (Value Engineering) geweest met de Klankbordgroep en team F50. In deze sessie zijn alle domeinen waar een afweging nodig is besproken en hoe deze toegepast konden worden op de gehele fietsroute. Gezamenlijk hebben we het volgende afwegingskader met uitgangspunten opgesteld.



Afwegingskader F50

Beoordelingsaspecten	Toelichting	
Fietsgebruik	Hoofd fietsnetwerk, samenhang, directheid, veiligheid, comfort, aantrekkelijkheid	
Verkeersveiligheid (consequenties)	Fietser voorrang, ongevallenrisico, drukte route, dubbelgebruik, inritten, oversteken, zichthoeken	
Landschap en cultuur	Cultuur historische waarde, bomen, groenbeleving landschap, duurzaam, kwaliteitsverbetering	
Sociale veiligheid en beleving	Zichtbaarheid fietsers vergroten, om-/aanwonenden, comfort gebruiker, logische, plezierige route	
Functioneren Landelijk gebied	Toegankelijkheid en verbinding landelijk gebied, ondernemers en bedrijfsvoering	
Functioneren Dorpskernen	Bereikbaarheid, vitale kernen, lokale economie, aansluiting op netwerk	
Uitvoerbaarheid	Grondeigendom, bestemmingsplan/vergunningen, bodem, kabels en leidingen, haalbaar in budgetten	
Draagvlak	Draagvlak diverse partijen intern: gemeente/ bestuurders/politiek en extern: gebruikers/bewoners/ ondernemers	
Brede welvaart/gezondheid/leefstijl/ energietransitie/vergroening/ bereikbaarheid/sociale meerwaarde	F50 raakt diverse domeinen, zie ook Mobiliteitsvisie. Betreffen bovenliggende programmalijnen in gebiedsontwikkeling en landelijke programma's.	

Ontwerpproces en uitgangspunten

De uitgangspunten voor het Voorlopig Ontwerp (V.O.) Apeldoorn - Epe zijn in deze Waarde-sessie gewogen en besproken. De input van de Klankbordgroep is daarin opgenomen. Het basis ontwerp van vier meter is vervolgens ingetekend, waarin de aandachtspunten voor maatwerk duidelijk werden. Vervolgens is dit V.O. besproken met de direct belanghebbenden, de omgeving, college, raad en de klankbordgroep. Dit gaf een gemeenschappelijk gedragen basis om verder te gaan.

Een belangrijk onderwerp is het gebruik van het fietspad. Vragen als: wie maakt er gebruik van, wat zijn de verkeersbewegingen en aantallen, kan ik als ruiter met mijn paard nog langs het fietspad, hoe organiseer ik de koeienoversteek, de zichthoeken vanuit vrachtwagen en trekker zijn belangrijk om de fietser goed te kunnen zien, blijft mijn inrit naar mijn erf of perceel goed bereikbaar, zijn er voor de recreanten voldoende rustpunten ... dit is een greep uit de vele suggesties, ideeën en vragen die wij van inwoners, ondernemers en betrokkenen hebben ontvangen.

Tijdens de twee informatiemarkten hebben we vele gesprekken gevoerd en formulieren ontvangen. De formulieren van beide informatiemarkten zijn samengevoegd in de Reactienota. Het leeuwendeel is beantwoord en verwerkt in het V.O. In deze fase constateren we dat de drie kruisingen Vaassen en de drie kruisingen Spoorstraat verder uitgezocht dienen te worden.

2. Regionale fietsroute F50 Apeldoorn - Epe

2.1 Wat is een regionale fietsroute Apeldoorn - Epe?

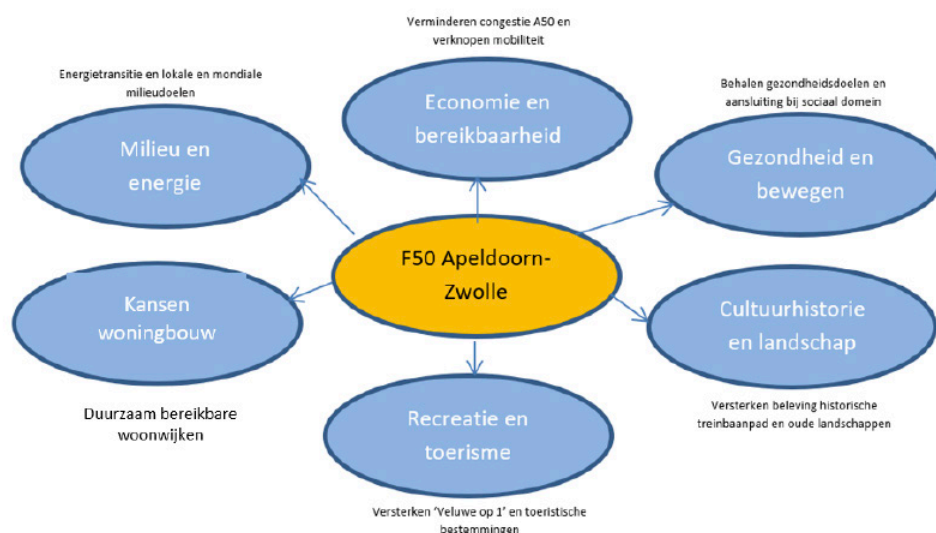
De fiets is bezig met een schaa sprong. Van relatief smalle fietspaden langs drukke wegen naar een kwalitatief hoogwaardig netwerk tussen kernen. Een netwerk dat in samenhang met het (H)OV en het autonetwerk levert een bijdrage aan de bereikbaarheid van stedelijke gebieden en leefbaarheid van het platteland. De schaa sprong in de infrastructuur is noodzakelijk om de toename van fietsers te kunnen faciliteren.

Door de opkomst van de E-bike fietsen de fietsers steeds langere afstanden. Afstanden tot 15 km of meer zijn steeds makkelijker befietsbaar geworden. Daarom dat we spreken over regionale fietsroutes. Deze regionale fietsroutes bieden de regio Stedendriehoek ook veel kansen.

De regio bestaat immers uit drie steden op beperkte onderlinge afstand en enkele grotere kernen daaromheen. Om de potentie van fietsen ten volle te benutten en zo de bereikbaarheid van de steden met de fiets, en daarmee óók per auto te verbeteren, is het zaak dat er op de interessante verbindingen snelle, directe, veilige en aantrekkelijke routes beschikbaar zijn. Een fiets is alleen snel als de infrastructuur dat ook toelaat. Zonder maatregelen schiet de bestaande infrastructuur echter tekort. Bestaande fietspaden zijn onvoldoende uitgerust om meer fietsers met grotere met hogere snelheid veilig te faciliteren.

2.2 Nut en noodzaak: waarom een regionale fietsroute?

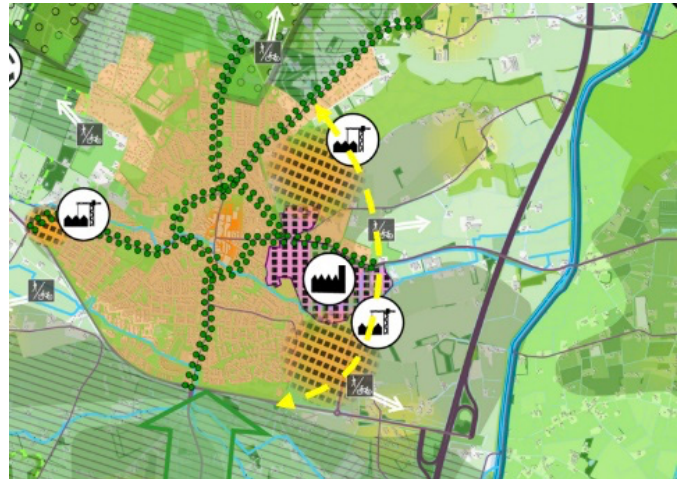
Het fietsgebruik is de afgelopen jaren sterk veranderd (denk aan de e-bike). Deze ontwikkeling zet zich naar verwachting de komende jaren verder door. Dit betekent dat de fiets ook op regionaal niveau een serieus alternatief is/wordt. Daarnaast vraagt de ontwikkeling van nieuwe fietsvormen om een vernieuwde kijk op fietsinfrastructuur. Door de realisatie van een volwaardige regionale fietsroute willen we hier invulling aan geven.



De regionale fietsroute is een essentiële schakel in het fiets- en mobiliteitsnetwerk (zoals opgenomen in het reeds vastgestelde Mobiliteitsplan 2022-2032: veilig, gezond en duurzaam). De regionale fietsroute draagt bij aan diverse beleidsdoelen en is een essentiële schakel in de provinciale, regionale en lokale beleidsplannen. De F50 Apeldoorn-Zwolle draagt integraal bij aan de woningbouw- bereikbaarheids- en energietransitie-opgave. De integrale bijdrage aan beleidsdoelen en ambities zijn uitgewerkt in deze rapportage.

Anticiperen op de grote woningbouwopgave

Ook de gemeente Epe staat voor een grote woningbouwopgave. Daarbij is een goede ontsluiting essentieel. Er zijn volop kansen om de potentiële woningbouwlocaties Slath en Zuukerenk (Omgevingsvisie) op een duurzame wijze te ontsluiten, door de ligging in de directe nabijheid van de F50 (zie gele pijl, deze duidt alleen op de potentiële verbinding, niet op de exacte ligging, die wordt momenteel onderzocht). Ook de ontwikke-



ling van de woonwijken Kerkenland en Oosterhof-zuid in Vaassen sluiten goed aan op de regionale fietsroute. Dit geldt ook voor (de uitbreiding van) het bedrijventerrein Eekterveld (IV) in Vaassen (Daarvoor is het nodig dat een ontbrekend stuk fietspad wordt aangelegd langs de Laan van Fasna (grootste deel ligt er al). Deze ontwikkelingen vergroten de potentie van de F50 en de F50 biedt voor deze ontwikkellocaties een duurzaam vervoersalternatief.

Anticiperen op (groei van) bedrijvigheid

Ook voor bedrijven wordt de fiets een steeds aantrekkelijker alternatief voor werknemers, denk aan de gezonde werknemer die vlot op zijn werk kan komen, met een duurzaam vervoersmiddel. En de fiets neemt weinig parkeerruimte in beslag. De bedrijventerreinen Kweekweg (in Epe) en Eekterveld (in Vaassen) zijn direct langs of in de nabijheid gelegen van de regionale fietsroute:

- bedrijventerrein Eekterveld omvat circa 95 ha. Dit is excl. toekomstige uitbreiding Eekterveld IV. Daarbij willen we inzetten op de realisatie van de ontbrekende schakel/feeder tussen het bedrijventerrein Eekterveld en de F50;
- bedrijventerrein Kweekweg in Epe omvat circa 55 ha;
- autobandenmachinebedrijf VMI ligt direct langs de route met +800 werknemers.

F50 als duurzaam en gezond alternatief voor A50 en als onderdeel aanpak congestie A50 (regionale studie A50-corridor)

De F50 vormt een belangrijk onderwerp in de regionale studie: A50-corridor. De A50-corridor betreft het gebied op en rondom de A50 tussen Apeldoorn en Zwolle. De corridor bestaat uit diverse

verbindingen, namelijk de rijksweg A50, de Kanaalweg (calamiteitenroute/sluiproute bij file op de A50), de dorpenroute (beperken (overlast) doorgaand verkeer), Veluwelijn (openbaar vervoer) en de regionale fietsroute (F50). De gemeente Epe coördineert deze studie, mede namens de gemeenten Apeldoorn, Heerde en Hattem en de regio Stedendriehoek en provincie Gelderland. De A50 is niet enkel van belang voor de Veluwe, maar een belangrijke ader die aantakt op de A28 richting Zwolle en een verbinding tussen Zuid en Noord Nederland. We zoeken daarom ook de afstemming met de gemeente Zwolle, de regio Zwolle en de provincie Overijssel.

Er zal, mede vanwege de invulling van de grote woningbouwopgave, sprake zijn van toenemende congestie op de A50. In de studie wordt daarom onderzoek gedaan naar de huidige verkeersknelpunten én naar de toekomstige verkeersknelpunten. De integraliteit wordt gevormd door de gevolgen van de opgaven voor onder andere de woningbouw, energietransitie, werkgelegenheid/bedrijvigheid en recreatie/toerisme in beeld te brengen voor het huidige en toekomstige mobiliteitsnetwerk (zowel op lokaal, regionaal als nationaal niveau). En te kijken waar win-win kansen liggen. Uit deze studie moeten concrete mobiliteitsmaatregelen voortkomen die bijdragen aan een toekomstbestendige A50-corridor: gericht op bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en gezondheid.

Doel is dat mobiliteitsmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen elkaar versterken en te komen tot win-win situaties. Uiteindelijk willen we als regiogemeenten de A50-corridor op de agenda krijgen bij het Ministerie van I&W. Het gezamenlijk optrekken tussen de regiogemeenten, regio Stedendriehoek en provincie Gelderland/Overijssel is daarbij essentieel.

Kansen om fietsknelpunten aan te pakken (verkeersveiligheid)

Veilige mobiliteit is een basisvoorwaarde. Nederland is inmiddels op het gebied van verkeersveiligheid haar koppositie in West-Europa kwijt en raakt achterop. Landelijk spelen er diverse ontwikkelingen op fietsbeleid die bepalend zijn voor de ontwikkeling van regionale fietsroutes. Er is sprake van een toename van het aantal fietsongevallen, met name onder ouderen. Mogelijke verklaringen zijn het toenemend gebruik van de E-bike. Dit vraagt om verbetering van de fietsveiligheid en -infrastructuur. Ook de technologische ontwikkelingen, zoals de speedpedelec, vragen om een nieuwe kijk op fietsroutes. Het ontwikkelen van regionale fietsroutes draagt bij aan de fietsveiligheid, door onveilige verkeerssituaties aan te pakken en door fietspaden breder te maken.

Als gemeente Epe zien we met de realisatie van de F50 mogelijkheden om onveilig (ervaren) fiets-situaties aan te pakken, zoals de oversteek van de Laan van Fasna (deelgebied 2), de rotonde Deventerstraat-Laan van Fasna (deelgebied 4) en de oversteek met de Eekterweg (deelgebied 6). Deze knelpunten zijn in het hele deeltraject ook de kostbaarste deelgebieden waarin aanvullende co-financiering nodig is.

Kansen voor gezonde levensstijl en duurzame mobiliteit (energietransitie)

Duurzame en gezonde mobiliteit: Om te komen tot duurzame en gezonde mobiliteit willen we eerst inzetten op lopen en fietsen (zie mobiliteitsplan 2022-2032). Het principe is dat lopen en fietsen de meeste beleidsmatige voordelen bieden: het is kosten-efficiënt, het ruimtebeslag is beperkt, het is duurzaam en veilig, het biedt gezondheidsvoordelen, het kost de gebruiker geen/weinig geld.

Daarnaast ligt er een grote opgave rondom schone mobiliteit in het kader van de energietransitie. Ook hier ligt een forse opgave voor mobiliteit om hier aan bij te dragen. Het stimuleren van meer fietsgebruik is hierin een belangrijke pijler.

Verbeteren leefbaarheid dorpen(route)

In de huidige situatie ervaren de inwoners van Epe, Emst en Vaassen overlast van snelheid en intensiteit van doorgaand (vracht)verkeer. De dorpenroute tussen Epe en Apeldoorn is qua functie niet bedoeld voor regionaal (vracht)verkeer. Het regionale gemotoriseerde verkeer dient zich af te wikkelen via de snelweg A50 (de A50 heeft een nationale en regionale verkeersfunctie). Door de realisatie van de regionale fietsroute willen we automobilisten stimuleren de overstap te maken van de auto naar de fiets en daarmee de dorpenroute te ontlasten qua autoverkeer.

Aansluiten op gebiedsprogramma "Veluwe op 1"

De Veluwe is namelijk een prachtige streek om te verblijven. De provincie maakt zich sterk om, samen met 20 gemeenten binnen het Gebiedsprogramma "Veluwe op 1", de Veluwe te promoten. Daarnaast werken gemeenten en provincie samen aan een kwaliteitsimpuls voor het toeristische, recreatieve aanbod op de Veluwe. Gemeente Epe, gelegen in het hart van de Veluwe, heeft de toerist veel te bieden voor een aangenaam verblijf op de Veluwe. De gemeente heeft een uitgewerkt toeristisch profiel: '200% Gewild'. De gemeente kent jaarlijks rond de 750.000 toeristische overnachtingen.

Een ander nieuw thema vanuit "Veluwe op 1" is, dat men niet langer kijkt naar recreatie als doel (meer recreanten naar binnen halen) maar als middel. Men verwacht een forse stijging van het aantal recreanten/ toeristen uit het buitenland de komende jaren. De leefbaarheid (voor de eigen inwoners) van het gebied wordt daardoor in toenemende mate van belang. (Auto) bereikbaarheid, toerisme/recreatie en natuur kunnen onderling tegenstrijdig (b)lijken te zijn, maar kunnen elkaar ook op een duurzame manier versterken, bijvoorbeeld door fietsgebruik te stimuleren in plaats van autogebruik.

Toelichting integrale inbedding lokale, provinciale en landelijke ambities en agenda's

De F50 vormt een essentieel onderdeel in diverse gemeentelijke beleidsplannen en sluit nauw aan op de regionale en provinciale ambities.

Omgevingsvisie en Mobiliteitsplan

Op lokaal niveau maakt de F50 integraal onderdeel uit van de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan en is daarbinnen een essentiële schakel. Beide plannen zijn unaniem vastgesteld door de Raad.

* Mobiliteitsplan 2022-2032 'Veilig, gezond en duurzaam'

Regionale Energie Strategie en Energietransitie

Nederland werkt aan de productie van schone energie. Om te beginnen met zon en wind. Dat gaat een grote impact hebben op ons leven en op onze leefomgeving. Om dat in de komende tien jaar mogelijk te maken, hebben inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties van zeven gemeenten in de Cleantech Regio samen gewerkt aan de Regionale Energie Strategie (RES). Binnen de RES ligt er een forse opgave voor duurzame mobiliteit: specifiek de overstap vanuit de auto naar de fiets.

Fietsen

Ambitie, kernopgaven en maatregelen

Fietsnetwerk Epe

Binnen het fietsnetwerk in Epe willen we goede routes tussen de woonwijken en het centrum maken. Dit noemen we fietsradialen en deze routes zijn onderdeel van het lokale hoofdnetwerk. Daarnaast zijn er regionale routes, waarvan de F50 en de toevoerroutes daarnaar de belangrijkste nieuwe ontwikkeling is. Het wensbeeld van het fietsnetwerk in Epe is zichtbaar in de kaart hiernaast. Mogelijke routes voor de F50 op het traject Epe-Zwolle moeten nog regionaal worden verkend en zijn daarom nog niet opgenomen in het gemeentelijke fietsnetwerk. Daarbij worden ook de ontwikkelingen rondom de Zuukerenk en het 't Slath nadrukkelijk betrokken.

F50 (Apeldoorn-Zwolle) als essentiële schakel in mobiliteitsnetwerk

De realisatie van de F50 draagt bij aan de volgende doelen en ontwikkelingen:

- Nieuwe fietsvormen vragen om bredere fietsvoorzieningen
- Doordat er meer elektrische fietsen komen is er behoefte aan vlotte regionale fietsroutes o.a. voor forenzen
- Potentiele uitbreidingslocaties 't Slath en Zuukerenk sluiten optimaal aan op F50
- De F50 kan de dorpenroute ontlasten, wat zorgt voor betere leefbaarheid en veiligheid op deze route
- De F50 kan automobilisten van de A50 verleiden om de fiets te gaan gebruiken.

Provinciale omgevingsvisie: "Een gezond, veilig, schoon en welvend Gelderland

De genoemde beleidsdoelen in de Provinciale Omgevingsvisie kunnen mede gerealiseerd worden met de ontwikkeling en aanleg van de F50:

- gezond: fietsen is een gezonde manier van verplaatsen;
- veilig: fietsen is een veilige vervoerswijze;
- schoon: er is geen uitstoot en verbetert het de luchtkwaliteit door overstap uit auto;
- welvend: fietsbereikbaarheid is belangrijk voor de economie, de leefbaarheid van dorpen, landelijke gebied en inwoners zonder auto.

Regionale uitvoeringsagenda mobiliteit

Ook in deze agenda is de regionale fietsroute Apeldoorn-Zwolle opgenomen.

Landelijk: de F50 is onderdeel van Nationaal Toekomstbeeld fiets

Vanuit het besef dat meer en veiliger fietsgebruik niet vanzelf tot stand komt, is een groot aantal partijen het samenwerkingsverband 'Tour de

Om de regionale doelen te bereiken:

- Verkennen we opties voor bovenlokale deelmobiliteit.
- Zetten we in op een betere doorstroming op de A1-corridor (deel Apeldoorn-Barneveld) en een Bus Rapid Transit A50 (Zwolle-Apeldoorn-Arnhem).
- Ontwikkelen we een gevarieerd stelsel van mobiliteitshubs.
- Ontwikkelen we een fietsvisie met hoogwaardige regionale fietsroutes.
- Lobbyen we voor meer personenvervoer over de bestaande spoorlijnen in onze regio: bevorderen personenvervoer Oost-West corridor, noord-zuid-corridor (verdubbelen spoor Olst-Deventer) en verplaatsen van goederenvervoer.
- Stimuleren we het gebruik van waterstof voor zowel particulieren als vrachtverkeer.
- De A50 verbindt onze regio met de buitenring van steden rondom de Randstad van Eindhoven/Den Bosch, Nijmegen/Arnhem en Zwolle. Wij steunen verbetering van deze buitenring en richten ons speciaal op het deel Zwolle-Apeldoorn-Arnhem. Wij werken aan de uitvoering van ons Position Paper, de aanleg van een goede fietsverbinding Apeldoorn-Zwolle en lobby voor structurele verbetering aan weg en spoor.



Force' aangegaan. Dit samenwerkingsverband heeft mede voeding gegeven aan het idee om meer langjarig te kijken naar wat nodig is voor om fietsen een meer vanzelfsprekend alternatief te laten zijn voor een grotere groep mensen. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, laat zien welke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsstimuleringsmaatregelen op de korte en lange termijn nodig zijn. Om zowel de kansen te benutten die de fiets biedt om bij te dragen aan de maatschappelijke opgaven van de komende jaren, als om de zware druk die het huidige en toekomstige fietsgebruik op het bestaande fietsnetwerk legt te verminderen. Dit Nationaal Toekomstbeeld Fiets op Hoofdlijnen is de afgelopen maanden tot stand gekomen in een intensieve samenwerking binnen Tour de Force. De F50 maakt onderdeel uit van het 'Nationaal Toekomstbeeld Fiets'.

2.3. Fietspotentie: Inhoudelijke nut en noodzaak

Gebruikerspotentie

Recent is er een studie uitgevoerd naar de potentie van de regionale fietsroute Apeldoorn-Epe uitgedrukt in verwacht aantal fietsers (zie bijlage). Gezamenlijk met de diverse rapporten uit het verleden, is er nu één integraal rapport opgesteld uitgaande van de actuele situatie en cijfers. Dit rapport is inmiddels ook besproken en afgestemd met de provincie Gelderland, zie bijlage 'Fietspotentie'.



Aanleiding

In 2017 en 2019 zijn vanuit de regio Stedendriehoek diverse studies uitgevoerd naar de potentie en routekeuze van de fietsroute tussen Epe en Apeldoorn. Inmiddels zijn we een aantal jaar verder. Er is daarom een onderzoek uitgevoerd om te komen tot een volledig en geactualiseerd beeld van de fietspotentie.

Werkwijze

Voor het inzichtelijk maken van de fietspotentie zijn de stappen uit bovenstaand stappenplan doorlopen. Gestart is met een inventarisatie en analyse van de oude studies. Daarna is gekeken naar de ontwikkelingen op het gebied van fietsen en fietsgebruik. Om de fietspotentie te bepalen, is ten eerste gekeken naar de landelijke ontwikkelingen op het gebied van fietsen en fietsgebruik. Om de fietspotentie te bepalen, is verder gekeken naar het huidige gebruik op het treinbaanpad.

Dit is gedaan door het analyseren van fietstellingen, maar ook door het inzichtelijk maken van de omvang van het woon-werk verkeer en de woon-school stromen. Deze analyse is aangevuld met

een analyse van floating car data (voetnoot invoegen), omdat op deze manier inzichtelijk te maken is hoeveel (korte) autoritten in potentie kunnen worden vervangen door het gebruik van de fietsroute. Door deze informatie te combineren en te wegen is de uiteindelijke fietspotentie bepaald.

Conclusie

Hiernaast is de hoofdconclusie uit het rapport weergegeven:

Belangrijke opmerking is dat deze cijfers 2030 betreffen, terwijl we in de praktijk een fietspad voor 40-50 jaar wordt aangelegd en daarmee de horizon verder reikt dan 2030. Daarbij is de verwachting dat het fietsgebruik verder zal toenemen, mede vanwege de elektrificering en ontwikkeling hierin. Het rapport is besproken met de provincie Gelderland. Dit vormde mede de basis van de subsidieaanvragen.

7.1.6 Conclusie

In tabel 7.1 zijn de afzonderlijke effecten van de verschillende aspecten samengevat en doorgerekend tot een totaal effect (afgerond in 100-tallen). Daarbij is 2030 als prognosejaar gebruikt. Tussen Apeldoorn en Vaassen is een toename van 410 tot 1010 fietsers mogelijk en tussen Vaassen en Epe tussen de 230 en 530. De totale groei als gevolg van de verbetering van de route (routekeuze fietsers + overstap en stimuleren automobilisten) komt uit op tussen de 10% en 30%. Dat komt overeen met de ervaringscijfers van de fietsroutes die de afgelopen jaren op andere plekken in Gelderland zijn gerealiseerd, zoals het RijnWaalpad, de Liemers en het Batavierenpad¹⁰.

Trajectdeel	Apeldoorn-Vaassen		Vaassen-Epe	
	Minimaal	Maximaal	Minimaal	Maximaal
Huidige gebruik (2022)	1.190		1.070	
Effect bevolkingsontwikkeling	2,83%	3,94%	2,27%	3,39%
Effect maatschappelijke trends – recreatief	5%	12%	5%	12%
Effect maatschappelijke trends – utilitair	3%	8%	3%	8%
Effect verandering routekeuze	200	500	50	100
Effect overstap automobilisten	3%	7%	2%	5%
Effect actief stimuleren automobilisten	60	140	30	80
Totaal potentieel gebruik (2030)	1600	2200	1300	1600
Totale toename op de F50	410	1010	230	530

Tabel 7.1 Fietspotentie tussen Apeldoorn en Epe in 2030 (per gemiddelde werkdag)

7.2 POTENTIE GEHELE CORRIDOR BIJ DOORTREKKEN F50

De potentie voor de doortrekking van de F50 tot en met Zwolle hangt, onder andere, af van de definitieve route en ontwerpkeuzes. Aangezien die (nog) niet bekend zijn, is de potentie op de volledige corridor alleen kwalitatief bepaald. Er is onderscheid gemaakt naar de trajectdelen Epe-Heerde en Heerde-Zwolle.

2.4 Waarom realisatie op korte termijn?

Onderhoud

Binnen de gemeente Epe voeren wij wegonderhoud uit op het niveau "laag". Uit de weginspectie 2023, van de huidige asfaltverharding op het fietspad, komt over een lengte ruim 5,4 km het huidige fietspad onder de onderhoudsnorm naar voren. Dit betekent dat er op grote delen op korte termijn onderhoud nodig is.

De gemeente Apeldoorn is voornemens om in 2024 het huidige fietspad te gaan vervangen. Het deeltraject Vaassen – Apeldoorn wordt veel gebruikt en is dringend aan onderhoud toe waardoor de belangen groot zijn om deelgebied 1 (Poelweg tot de Laan van Fasna) aan te laten sluiten op de werkzaamheden van de gemeente Apeldoorn.

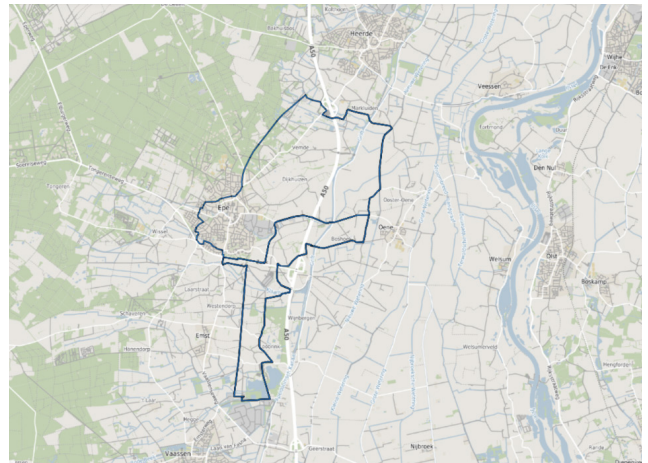
Netcongestie

Het stroomnet raakt in steeds meer delen van Nederland overbelast, waardoor de capaciteitsgrens in gebieden steeds dichterbij komt. Zoals Liander aangeeft "In verschillende delen van het land is het net zo vol dat er nu en in de nabije toekomst geen nieuwe bedrijven en woningen meer kunnen worden aangesloten". Voor de netcongestie gaat Liander het stroomnet tussen Vaassen en Heerde uitbreiden. Voor de uitbreiding zal er een 20kV kabel aangebracht worden tussen het hoogspan-

ningsstation – Vaassen, Achterdorperweg te Emst, en Heerde, nabij de Mc Donalds.

Om de voortgang te borgen is een goede samenwerking tussen grondeigenaren (gemeentes/ Provincies en Waterschappen) noodzakelijk. Voor een deel van het aan te leggen 20 kV netwerk is de oude spoorbaan route een efficiënt tracé. Liander en de gemeente hebben een inventarisatie gedaan of onder het bestaande fietspad, tussen de Zwarteweg en de fietstunnel onder de N309, voldoende ruimte beschikbaar is. Er is, naast alle reeds aanwezige kabels en leidingen, ruimte te zijn om de 20kV kabel te leggen. Het is wenselijk om samen op te trekken, realisatie van het 20kV net en aanleg van de F50 om zo tot een efficiënte en maatschappelijk verantwoorde uitvoering te komen.

Liander is voornemens om Q4-2024 te starten met de netgongestie-opgave binnen de gemeente Epe. Hiervoor wordt een 20kV kabel aangelegd. Het voorkeurtraject is een deel van 3.7 km onder het huidige fietspad. Het betreft het deel vanaf de N309 tot de Zwarteweg. Hierbij is door de gemeente en Liander de sterke wens uitgesproken om werk-met-werk te willen maken. Dit draagt bij aan een efficiënte werkmethode, het beperken van de overlast en een financiële win-win situatie.



2.5 Hoe kijkt de provincie Gelderland aan tegen het voorliggend ontwerp en gaan zij bijdragen?

Nieuwe subsidieregeling biedt meer maatwerk en flexibiliteit

Nadat de gemeente Apeldoorn er in 2022 voor heeft gekozen om het hoogwaardige niveau los te laten, is de keuze gemaakt om als gemeente Epe te gaan voor een hoogwaardig niveau mét , waar mogelijk, maatwerk. Tevens is door de provincie de status veranderd van een 'hoogwaardige fietsroute' naar een 'doorfietsroute'.

Met de provincie Gelderland zijn we in constructief overleg over de ontwikkeling van de regionale fietsroute Apeldoorn-Epe. De provincie Gelderland heeft uitleg gegeven over de nieuwe subsidieregeling voor (bovenlokale) fietsroutes. Deze regeling biedt meer flexibiliteit in het realiseren van een regionale verbinding in deeltracés al dan niet met een verschillend kwaliteitsniveau/status. In het kader van de nieuwe subsidieregeling, hebben wij een wijzigingsverzoek ingediend.

De status van het tracédeel Epe-Vaassen is gewijzigd naar 'hoogwaardig'-niveau. Het voorliggende ontwerp van de gemeente Epe sluit qua kwaliteitsniveau (hoogwaardig met maatwerk) én beleidsdoelen hier op aan. Dit verzoek is inmiddels gehonoreerd en de provincie moedigt de gemeente Epe aan om de ontwikkeling met voortvarendheid op te pakken en subsidie-aanvragen in te dienen.

We willen voor het deel Vaassen-Epe vasthouden aan de ambitie deze fietsroute hoogwaardig met maatwerk te ontwikkelen. Met deze ambitie willen we aansluiten bij alle ruimtelijke ontwikkelingen die op ons afkomen, zoals de woningbouwopgave, de A50-problematiek en de ambities rondom de transitie naar schone(re) mobiliteit. Op het deel Vaassen-Epe ligt ook een aantal kruisingen, zoals de Laan van Fasna, de Deventerstraat en de Eekterweg, waar belangrijke ontsluitingswegen worden gekruist en waar de huidige situatie als onveilig wordt ervaren en ook dit vraagt om een hoogwaardige aanpak.

3. Participatie en communicatie

Nadat in 2022 het initiatief terug is gevallen van de regio Stedendriehoek naar de gemeenten heeft gemeente Epe een eigen plan van aanpak op kunnen stellen ten aanzien van participatie en communicatie. Zowel binnen het Lobby dossier 'A50-corridor' met aanliggende gemeenten, als de gesprekken met de ondernemers en bewoners vindt op een Epener-wijze plaats, dus gericht op maatwerk.

De betrokkenheid van de omgeving is van essentieel belang om te komen tot een gedragen Voorlopig Ontwerp. Er zijn diverse 1-op-1 gesprekken en bredere omgevingsgesprekken gevoerd. Voor bewoners en belangstellenden zijn er twee informatiemarkten georganiseerd. Ook is de klankbordgroep diverse keren bijeengekomen. Op hoofdlijnen blijkt er draagvlak te zijn voor de opwaardering van het fietspad en de inrichtingsprincipes.

In deze paragraaf geven we graag een concrete toelichting op de uitgevoerde participatiestappen én informatiemomenten. Voorwaardelijk voor een goede participatie is een grondige analyse van de doelgroepen en belanghebbenden (zie 3.1). Daarna wordt een toelichting gegeven op de uitgevoerde participatiestappen.

3.1 Analyse doelgroepen en belanghebbenden

Voorafgaand aan de participatie heeft een analyse van de belanghebbenden en doelgroepen (op het tracé van de F50 en de directe omgeving) plaatsgevonden. Hieronder is hiervan het resultaat weergegeven. Deze analyse is essentieel, zodat geen belanghebbenden of doelgroepen worden gemist.

Doelgroepen Participatie en communicatie Regionale Fietsroute F50	
Stakeholder/direct belanghebbende	Participatie en Communicatie
Extern (omgeving)	
(Rijks)overheid/provincie, regio's Stedendriehoek, Zwolle en aanliggende gemeenten.	Bestuurlijke Lobby Mobiliteitsagenda (Mobiliteitsvisie Epe) provincie en regio's.
Regiobrede belangenorganisaties (fietsersbond, VVN, LTO, politie etc.)	Klankbordgroep bijeenkomsten, nieuwsbrief, website
Direct betrokkenen (St. Emsterbelang, (agraris)ch ondernemer, Kerngroep Oost-Vegtelarij, Epe-Noord etc.	In frequente vergaderingen en 1-op1-gesprekken per deeltraject.
Ondernemers / Bedrijventerreinen	In gesprekken/bijeenkomsten samen met accounthouder ondernemers
Gebieden 't Slath en Zuukenk opgenomen in woningbouwopgave	Projectleider woningbouwopgave
Aanwonenden/bewoners/belanghebbenden	Informatiemarkten Vaassen en Ernst
Gebruikers	Website, gemeentenieuws krant, fietsplatform ...
Intern (gemeente Epe)	
Bestuurlijk wethouders	via PHO en bijeenkomsten
Raadsleden en College	Informatienota, Rapportages en presentaties
Projectteam F50	Kleine kern met flexibele schil van collega's op inhoud
Projectleiders overleg	Interne afstemming, verwachtingsmanagement en gebiedsopgaven

3.2 Waarde-sessie en Klankbordgroep

Na uitvoering van de analyse van de doelgroepen en belanghebbenden is als tweede stap de Waarde-sessie (V.E.-sessie) uitgevoerd onder begeleiding van Movares samen met de Klankbordgroep. De Waarde-sessie was bedoeld om te bezien of het destijds voorliggende ontwerp af te wegen/te herijken op basis van een integraal afwegingskader: ofwel wat vindt de klankbordgroep belangrijk waar het ontwerp aan moet voldoen.

De uitgangspunten voor het gehele traject zijn opnieuw gewogen. De drie verkeersknelpunten (oversteek Laan van Fasna, kruising Deventerstraat- Laan van Fasna, oversteek Eekterweg en de drie kruisingen Spoorstraat) zijn opnieuw bekeken en zijn er varianten afgewogen met experts en belanghebbenden.

Beoordelingsaspecten	Toelichting
Fietsgebruik	Hoofdfietsnetwerk, samenhang, directheid, veiligheid, comfort, aantrekkelijkheid
Verkeersveiligheid (consequenties)	Fietser voorrang, ongevalrisico, drukte route, dubbelgebruik, inritten, oversteken, zichthoeken
Landschap en cultuur	Cultuur historische waarde, bomen, groenbeleving landschap, duurzaam, kwaliteitsverbetering
Sociale veiligheid en beleving	Zichtbaarheid fietsers vergroten, om-/aanwonenden, comfort gebruiker, logische, plezierige route
Functioneren Landelijk gebied	Toegankelijkheid en verbinding landelijk gebied, ondernemers en bedrijfsvoering
Functioneren Dorpskernen	Bereikbaarheid en leefbaarheid (ontlasten dorpsroute), vitale kernen, lokale economie, aansluiting op netwerk
Uitvoerbaarheid	Grondeigendom, bestemmingsplan/vergunningen, bodem, kabels en leidingen, haalbaar in budgetten
Draagvlak	Draagvlak diverse partijen intern: gemeente/bestuurders/politiek en extern: gebruikers/bewoners/ondernemers
Brede welvaart/gezondheid/leefstijl/energietransitie/vergroening/bereikbaarheid/sociale meerwaarde	F50 raakt diverse domeinen, zie ook Mobiliteitsvisie. Betreffen bovenliggende programmaliijnen in gebiedsontwikkeling en landelijke programma's.

Uit de Waarde-sessie is een afwegingskader met ontwerpuitgangspunten voortgekomen.

Basisontwerp

- 1) Hoogwaardig met maatwerk.
- 2) 4 meter breed met 0,5 berm .
- 3) De vier knelpunten op dit deeltraject omschreven.
- 4) Beoordelingsaspecten met weging opgesteld (tabel).

Gefaseerde aanpak

- Stel een faseringsplan op met prioritering.
- Wat is nu noodzakelijk en wat kan later (onderhoud, extra onderzoek).

- Binnen plangebied en op de vier knelpunten waar nodig/mogelijk: berm vergroenen, boomkap en boomherplant bij aanleg kunstwerken, breng de bomen in kaart.
- Neem in het ontwerp de uitgangspunten landelijk gebied mee en naar de verbanden in het LandschapsOntwikkelingsPlan (LOP).
- Anticiperen op verkeerscirculatie Epe breed.
- De verwachting is dat gedurende het proces enkele onderwerpen extra aandacht behoeven.

De Klankbordgroep heeft inbreng geleverd tijdens de Waarde-sessie. Daarnaast is de Klankbordgroep uitgenodigd op elke ontwikkelstap in het proces inbreng en reactie te geven.



Regionale fietsroute F50 Apeldoorn- Zwolle

De gemeente Epe onderzoekt de mogelijkheden tot een hoogwaardige Regionale fietsroute F50 met maatwerk. Dit doen we in samenwerking met de Provincie, Regio Stedendriehoek en andere gemeenten tussen Apeldoorn en Zwolle.

Voorlopig Ontwerp - projectstappen

Value Engineering sessie: met de Klankbordgroep is de F50 en de verschillende varianten voor de zogenoemde 'knelpunten' besproken:

- Laan van Fasna
- Rotonde Deventerstraat
- Eekterweg

Expertjudgement sessie: een sessie waarin de uitkomsten van de Value Engineering sessie zijn besproken, waaronder de verschillende varianten voor de 'knelpunten'.

Voorlopig Ontwerp gebaseerd op:

1. mobiliteitsvisie en fietsgebruik;
2. verkeersveiligheid;
3. landschap en cultuur;
4. functioneren landelijk gebied;
5. uitvoerbaarheid.

De volgende punten zijn aangedragen door stakeholders, direct betrokkenen, klankbordgroep, provincie en gemeente Epe:

- verkeersveilig maken van de 'knelpunten';
- onderzoek de verkeersbewegingen op de 'knelpunten';
- fietser in de voorrang als uitgangspunt;
- maatregelen op kruisende wegen/rondweg;
- welke maatregelen zijn nodig voor het landbouwverkeer;
- situatie Spoorstraat rondom Agro nader onderzoeken op verkeersveiligheid;
- uitgangspunt voorlopig ontwerp fietspad van vier meter breed;
- geef in dit ontwerp de bomen weer;
- van 'Snelle fietsroute' naar 'Regionale fietsroute F50' - hoogwaardig met maatwerk;
- afstemming aansluiting Apeldoorns deel;

- kabels en leidingen onderzoek onder het fietspad;
- Brandweer (hulpdiensten) veilige route;
- scholier fietsstromen in beeld brengen;
- dubbelgebruik: fietsers, scootmobiel, wandelaars, Klompenpad, ezeltjes etc.;
- hoe kan de cultuur historische waarde 'Baronnenroute' opgenomen worden in het ontwerp;
- landhoofden beken opknappen;
- financiering/co-financiering voorwaarden in kaart brengen;
- vaststellen materiaalgebruik fietspad;
- hoe om te gaan met innovatie fietsverkeer, inpassingen (bv Speedpedelec);
- belevingswaarde diversiteit landschappen onderzoeken.



Gemeente Epe

3.3 Participatie: extern en intern

Als derde stap gedurende het proces zijn er 1-op-1 gesprekken en Omgevingsgesprekken gevoerd met bewoners, belanghebbenden en (belangen)organisaties.

Extern

De betrokkenheid van de omgeving is van belang in de ontwikkeling van de ontwerp uitgangspunten voor het Voorlopig Ontwerp. De geactualiseerde ontwerpuitgangspunten zijn met direct betrokkenen gedeeld in 1-op-1 gesprekken en in Omgevingsgesprekken. Waar sprake is van gedeelde belangen zijn er naast individuele gesprekken ook gezamenlijke Omgevingsgesprekken gevoerd.

Intern

Binnen de gemeentelijke organisatie zijn er presentaties gegeven aan: bestuurder, College, Raad en Erfgoedcommissie. Door middel van een presentatie is het bijgestelde ontwerp op basis van Verkeersontwerp-uitgangspunten, Ruimtelijke en Landschappelijke inpassing en de reacties van betrokkenen uit de omgeving gedeeld.



Regionale fietsroute F50 Apeldoorn- Zwolle

De gemeente Epe onderzoekt de mogelijkheden tot een hoogwaardige Regionale fietsroute F50 met maatwerk. Dit doen we in samenwerking met de Provincie, Regio Stedendriehoek en andere gemeenten tussen Apeldoorn en Zwolle.

Voorlopig Ontwerp - uitgangspunten

- Fietsroute in principe in de voorrang > kruisingen Stationsweg/Brinkerweg vormen nog nader onderzoek;
- 4 meter waar mogelijk en 3,5 meter als hiermee (veel) bomen bespaard kunnen worden of 4 meter anderszins niet haalbaar is;
- De obstakelvrije berm teruggebracht naar 0,5 meter breed per zijde;
- Keuze materiaal, beton of asfalt, moet nog worden gemaakt in afstemming met NUTS;
- Medegebruik wandelaars/ruiters en aanliggend klompenpad mogelijk, maatwerk en afhankelijk van gebruik;
- Qua landschappelijke inpassing beperken wij ons tot het tracé zelf binnen dit project en vormt mede de basis voor het voorlopig ontwerp;
- Het advies uit het landschapsplan Grootschalige landschapsontwikkeling maakt geen onderdeel meer uit van dit fietsproject, dit wordt opgepakt vanuit programma Landelijk Gebied;
- Voor de kruising rotonde Deventerstraat/Laan van Fasna gaan we een viertal alternatieven nader onderzoeken;
- Tunnel Laan van Fasna en Eekterweg gaan we functioneel vormgeven;
- Verlichting: in principe alleen op de kruisingen.



Gemeente Epe

Belanghebbenden inbreng in het proces

De suggesties en specifieke wensen voortkomend uit de Omgevingsgesprekken en bijeenkomsten staan genoteerd in de gespreksverslagen. Voor de specifieke locaties en de 'knelpunten' zijn de suggesties en wensen opgenomen in een formulier ten behoeve van de procesverwerking. De reacties en suggesties worden behandeld en besproken in het team F50, waarna een terugkoppeling volgt aan de inbrenger. Door de inbreng van belanghebbenden een plek te bieden in het proces, hebben we draagvlak kunnen creëren. Dat hebben we teruggezien in de opkomst en de reacties tijdens de presentatie van het Voorlopig Ontwerp tijdens de Informatiemarkt in Vaassen en in Emst.

3.4 Informatiemarkten Vaassen en Emst

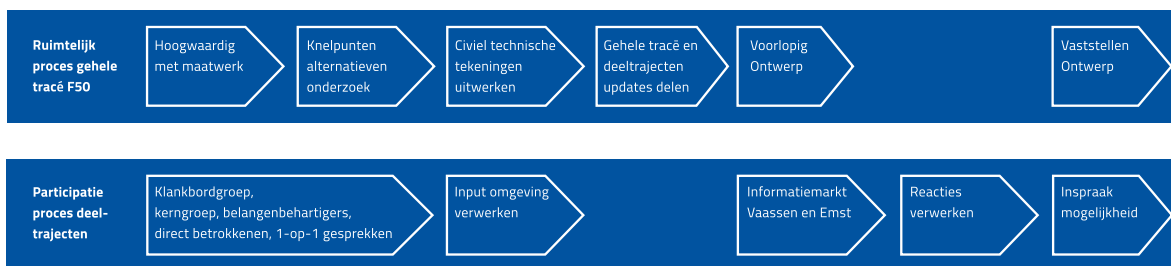
Het vierde onderdeel betrof de Informatiemarkten in Vaassen en Emst. Op beide avonden zijn de tekeningen met het ontwerp gepresenteerd aan belangstellenden, inclusief vier panelen met daarop de ontwerp uitgangspunten en de processtappen. De reacties waren in meerderheid positief.





Regionale fietsroute F50 Apeldoorn- Zwolle

De gemeente Epe deelt met u tijdens twee Informatiemarkten, het voorlopig ontwerp en de voortgang tot nu toe van het Deeltraject Apeldoorn - Epe. Een aantal punten op het traject, met name de 'knelpunten', vraagt om meer tijd en onderzoek. Met direct betrokkenen zijn wij hierover in gesprek.



Planning deeltraject Apeldoorn - Epe

- September 2023: Informatiemarkten Vaassen en Emst, voorlopig ontwerp en voortgang delen
- Oktober/November 2023: Ontwerp uitwerken
- Kwartaal 1 2024: Inspraak mogelijkheid



De formulieren en ingekomen emailberichten van beide avonden zijn verwerkt in de Reactienota. Deze is geanonimiseerd gepubliceerd op de projectpagina van de F50, gezamenlijk met de 'pro-cespanelen' (zie blauwe kaders) en de ontwerptekeningen. Hierover zijn alle belangstellenden geïnformeerd via een emailbericht met een link naar de website, waarop alles nog eens na te lezen is.

De suggesties, ideeën en vragen zijn in behandeling genomen en hebben een plek gekregen in het proces. Enkele reacties hebben we direct af kunnen handelen. Een aantal reacties gaat over onderzoeken waarvan de uitkomst nog moet worden verwerkt. Ook daarover worden met belanghebbenden gesprekken ingepland.

Verder zijn er enkele verzoeken die samenhangen met andere projecten en met grotere vraagstukken binnen Mobiliteit of de Woningbouwopgave, deze worden daar geagendeerd.

Door de inbreng van direct belanghebbenden vooraf een plek te bieden in het proces (dus middels 1-op-1 gesprekken en omgevingsgesprekken voorafgaand aan de informatiemarkten), hebben we draagvlak kunnen creëren voor de ontwerpuitgangspunten. Uiteraard dienen in de vervolgstappen richting Definitief Ontwerp (D.O.) en de uiteindelijke realisatie concrete zaken eerst nader uitgewerkt te worden voordat de participatie daarover met de omgeving kan worden besproken.

3.5 Vervolg participatie en communicatie

De participatie en communicatie met de doelgroepen uit 3.1 'loopt' door in de volgende processtap-
pen. De verschillende gespreksvormen, 1-op-1 en omgevingsgesprekken, zullen na vaststelling van
het V.O. worden ingepland om komen tot een D.O.

In deze fase willen we de uitwerking ook delen met de Klankbordgroep en andere (belangen)
organisaties ten behoeve van draagvlak. In deze fase is het essentieel om specifieke locaties con-
creet uit te werken met belanghebbenden. We stemmen specifieke locaties nader af en willen de
drie knelpunten en de situatie Spoorstraat verder uitwerken.

Doelgroep en communicatiemiddelen

De inzet van de gekozen gespreksvormen en communicatiemiddelen heeft vruchten afgeworpen.
We hebben goed kunnen samenwerken met: bewoners, ondernemers, (belangen)organisaties, de
Klankbordgroep, bestuurders, project en communicatie medewerkers gemeente Epe, onze colle-
ga's gemeente Apeldoorn, aanliggende gemeenten en provincie Gelderland. De inzet zal voortgezet
worden in de volgende fase.

Procedure

Conceptvaststelling van deze Rapportage "Apeldoorn-Epe" V.O. wordt eind februari voorgesteld aan
het College, waarna de ter inzage legging termijn van zes weken start. Het Faseringsplan en Risico-
plan zullen bij de definitieve vaststelling worden geleverd.

De ter inzage legging periode is aangekondigd in bijeenkomsten met betrokkenen en staat aange-
kondigd op de projectpagina <https://www.epe.nl/regionale-fietsroute-f50>

De bijbehorende communicatiemiddelen zoals: bewonersbrief, gemeentewijzer en publicatie op
websites worden ingezet bij concept vaststelling.

4. Uitgangspunten

4.1 Uitgangspunten Landschap, Ecologie en Cultuurhistorie

De Regionale fietsroute F50 volgt het oude treinbaantracé en is een herkenbare lijn in het landschap. De Landschapvisie (Eelerwoude, september 2017) adviseert het versterken van de landschappelijke en ecologische waarden. De volgende drie landschapstypen zijn in het Landschapvisie rapport omschreven:

- Enkenlandschap (lichtgroen)

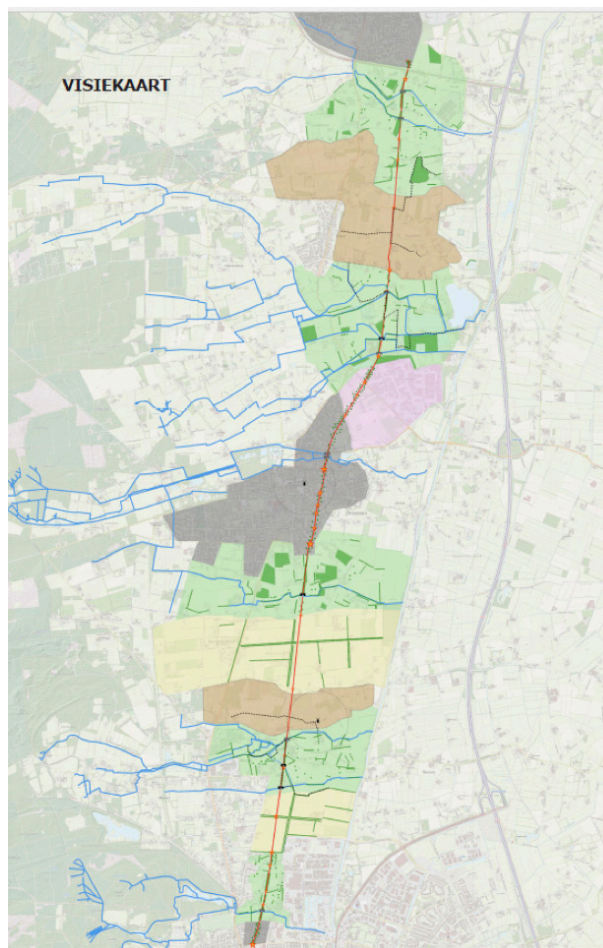
Enken zijn oude akkerbouwcomplexen en zijn veelal te vinden op de overgang van hoog naar laag (tussen de hoge droge gronden en de beekdalen in). Enken hebben van oudsher geen kavelgrenzen of houtwallen.

- Beekdallandschap (donkergroen)

Het water uit de grote waterbel onder het Veluwemassief sijpelt aan de randen van of in de laagtes op de Veluwe naar buiten: het begin van de beek. De beken stromen door de meanderende beekdalen richting de IJssel.

- Ontginningslandschap (geel)

Dit betreft de voormalige heidegronden in het landschap. Kenmerkend voor dit landschapstype zijn de rechte lijnen.



4.1.1 Landschapontwikkelingsplan (LOP)

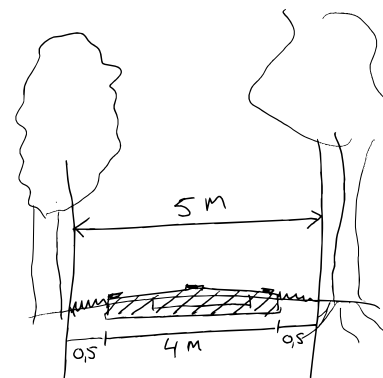
Het LOP (uit 2010) maakt een beschrijving van de landschapstypen. Deze zijn dan ook terug te vinden in de landschapvisie die is opgesteld in 2017, die specifiek ingaat op het treinbaanpad. Het LOP gaat ook kort in op de oude spoorlijn. Het LOP beschrijft de doelen en ambities. Het LOP wordt vertaald in een omgevingsprogramma (wat en hoe we deze doelen gaan verwezenlijken).

Het LOP en het plangebied van de regionale fietsroute willen we op elkaar aan laten sluiten, zodat het geen tegenstelling wordt, maar dat beide elkaar versterken. Zo willen we de autonomie van het treinbaanpad benadrukken door de hoogteligging in het landschap: verhoogd in de beekda-

len en verdiept op de enken. Vanuit het LOP worden de drie aanwezige landschapstypen hersteld en versterkt. Binnen het LOP wordt het verdunnen en/ of verdikken van de groene zones onderzocht.

Van belang voor dit project is de balans tussen landschapsinrichting en ecologie te borgen:

- Herplanten binnen de landschapstypes waar dit past.
- Gebruiken van zaden uit de schrale bermen.
- Inheemse planten en grassen terugbrengen (waar mogelijk).
- Zorgvuldig zijn met de schrale bermen.



In de D.O.-fase zullen we - in samenhang met het onderdeel ecologie - een uitgewerkt inpassingsplan maken voor het onderdeel groen/landschap.

4.1.2 Ecologie

In 2017 is er een inventarisatie gedaan naar (potentieel) aanwezige beschermde flora en fauna binnen het plangebied en de mogelijke effecten bij de werkzaamheden. Er is naar de aanwezigheid van beschermde gebieden, waaronder: Natura 2000, Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelzone, beschermde soorten en beschermde houtopstanden gekeken.

De Ecologische notitie geeft een ecologische analyse met mogelijke aanwezige knelpunten vanuit het oogpunt van de Wet natuurbescherming. En draagt daarnaast ecologische kansen voor het plangebied aan.

De destijds opgestelde analyse uit de notitie uit 2017 betreft het gehele plangebied Apeldoorn - Epe. Hierin komt in de categorie beschermde gebieden naar voren dat het Natura 2000-gebied 'Veluwe' op 300 meter van het plangebied gemeente Apeldoorn is gelegen. Dit valt echter binnen het project van de gemeente Apeldoorn en heeft daarom geen betrekking op het Eper F50-project.

Aanvullend onderzoek

Er wordt aanbevolen om in D.O.-fase een aanvullende ecologische Quickscan uit te voeren. In deze Quickscan dient voor de beschermde soorten die onder de Wet natuurbescherming vallen, te worden gekeken naar het effect van de werkzaamheden op de leefruimte. Verder wordt in de quickscan gekeken naar de effecten van verlichting. Ook de beschermde houtopstanden vormen onderdeel van deze aanvullende Quickscan.

Voor het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO) is het advies een toetsing te doen conform het afwegingskader ecologische hoofdstructuur. Met hierin de aanbeveling mogelijk oppervlakte verlies te compenseren. Ook dit punt wordt opgenomen in de Quickscan.

Versterken ecologische waarden

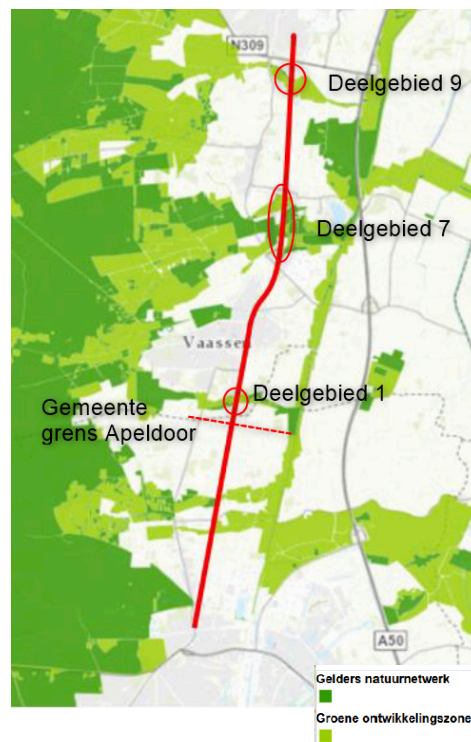
In het tweede deel van de notitie volgen aanbevelingen welke ecologische waarden versterkt kunnen worden:

- bermen
- houtwallen
- rondom water

Een goede afweging hoe hierop in te zetten, kan worden gemaakt in de D.O.-fase.

Bomenoverzicht

Er is een inventarisatie en onderzoek gedaan naar het type en aantal bomen op de route. Er wordt anders naar een zogenaamde 'moeder-boom' gekeken, dan een boom die minder typerend is en/of snel vervangen kan worden door eventuele herplant.



In de VO-fase is het traject geschouwd door civielkundigen en een boomdeskundige waarin is gekeken welke bomen naar verwachting wel en welke niet behouden kunnen worden. In D.O.-fase wordt een BEA uitgevoerd. Bij een Bomen Effect Analyse wordt onderzoek verricht volgens vaste richtlijnen of er effecten van de realisatie van het fietspad te verwachten zijn. De analyse resulteert in de conclusie of de boom in kwestie duurzaam te behouden is of niet.

Omschrijving	Aanwezige bomen (st)	Verplante n (st)	kap (st)	Totaal verwijderen (st)	GO Wn gebieden	
					Aantal (st)	Te kappen (st)
Deelgebied 1	236	0	17	17	92	2
<i>Poelweg tot Laan v. Fasna</i>						
Deelgebied 2	82	0	34	34		
<i>Kruising Laan v. Fasna</i>						
Deelgebied 3	115	6	5	11		
<i>Laan v. Fasna tot kruising Deventerstraat</i>						
Deelgebied 4	38	4	10	14		
<i>Kruising Deventerstraat - Laan v. Fasna</i>						
Deelgebied 5	158	30	4	34		
<i>Vanaf Deventerstraat tot Eekterweg</i>						
Deelgebied 6	156	0	105	105	99	58
<i>Kruising Eekterweg</i>						
Deelgebied 7	414	0	7	7	363	7
<i>Vanaf Eekterweg tot Spoorstraat</i>						
Deelgebied 8	113	0	22	22		
<i>Spoorstraat</i>						
Deelgebied 9	852	0	53	53	295	53
<i>Brinkerweg tot N309</i>						
Totaal	2164	40	257	297	849	120

* Aanwezige bomen zijn de aantal bomen binnen een werkstrook breedte van 14 meter.

4.1.3 Cultuurhistorie

De spoorweg Apeldoorn - Hattemerbroek 1887 - 1792 ook wel 'De Baronnenlijn', is mooi opgetekend in het boek geschreven door Onno de Vries. De 208 bladzijden tellende uitgave staat boordevol geschiedenis verrijkt met prachtige zwartwit foto's en talrijke illustraties.

Er is een eerste vergaring van de cultuurhistorische elementen gedaan. Hoe we dit rijke verleden in kunnen zetten om het verhaal van 'De Baronnenlijn' te vertellen en te laten zien, dient verder uitgezocht en besproken te worden in de D.O.-fase.

- **Aanwezige elementen:**

- *Bestaande landhoofden*
- *beeklopen*
- *Duikers/ aquaduct*
- *Locaties van voormalige stationsgebouwen*
- *Klompenpaden*



4.2 Welke verkeerskundige ontwerpuitgangspunten zijn gehanteerd?

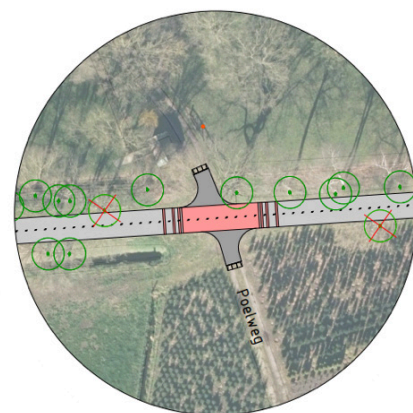
Ontwerpuitgangspunten: hoogwaardig met maatwerk

Nadat de gemeente Apeldoorn er in 2022 voor heeft gekozen om de snelle fietsroute los te laten, is de keuze gemaakt om als gemeente Epe te gaan voor een hoogwaardig niveau mét, waar mogelijk en nodig, maatwerk. Daarna is met de provincie Gelderland constructief overleg gevoerd over de ontwikkeling van de regionale fietsroute Apeldoorn-Epe en de bijdrage vanuit de provincie Gelderland hierin. De provincie Gelderland heeft uitleg gegeven over de nieuwe subsidieregeling voor (bovenlokale) fietsroutes. Deze regeling biedt meer flexibiliteit in het realiseren van een regionale verbinding in deeltracés al dan niet met een verschillend kwaliteitsniveau/status.

Dit sluit aan op het principe van een hoogwaardige fietsroute met maatwerk. Ook sluit het aan op het ontwerp van de gemeente Apeldoorn. Uiteindelijk heeft ook Apeldoorn besloten om de gehele route voor fietsers in de voorrang te brengen. Met het (enige) verschil dat de gemeente Epe kiest voor 4 meter breed (toekomstbestendigheid) en de gemeente Apeldoorn voor 3,5 meter. Ook de kruisingen worden op dezelfde wijze (dus eenduidig) vormgegeven en er zal in principe alleen op de kruisingen in het buitengebied verlichting geplaatst worden.

1: Fietsroute (in principe) in de voorrang > kruisingen

Het is gewenst om de regionale fietsroute in de voorrang te realiseren. Ook de gemeente Apeldoorn legt de hele fietsroute in de voorrang en start in het voorjaar van 2024. De landelijke lijn is om de voorrangssituatie (zo) uniform (mogelijk) vorm te geven. Het wisselen van de voorrangssituatie geeft onduidelijkheid aan fietser en automobilist.



Essentieel bij de fietser in de voorrang zijn drie veiligheidscriteria: zichtbaarheid, attentiewaarde en snelheid van kruisend verkeer.

Hiernaast is een voorbeeld weergegeven van het standaardprincipe van een voorrangskruising waarin deze drie criteria zijn verwerkt. Deze is in de basis hetzelfde als de vormgeving in de gemeente Apeldoorn. Het fietspad is ter hoogte van de kruising met een rode kleur aangegeven om de attentiewaarde voor het kruisende gemotoriseerde verkeer te vergroten. Verder wordt er met een knipoog naar het voormalige treinbaanpad met markering 'bielzen' aangegeven op het fietspad, om de fietser te attenderen op de naderende kruising.

De kruising wordt op een verhoogd plateau neergelegd. De verhoging op de kruisende weg wordt ontworpen op een maximum snelheid van 30 km/u en is dus een forse snelheidsremmer. Met als doel dat de snelheid van het kruisende verkeer zo laag mogelijk is. Ook is gekozen voor een plateau omdat dit landbouwvriendelijk(er) is dan een drempel.

Ten slotte is een quickscan uitgevoerd van de zichthoeken vanaf de zijwegen én vanaf het fietspad. Daarbij is een zichtafstand van 30 meter gehanteerd. Goed zicht is namelijk cruciaal. Dit betekent in praktische zin dat niet dat alle bomen moeten worden verwijderd, maar wel dat er voldoende doorzicht is (denk voornamelijk aan het verwijderen onderbeplanting, objecten, etc.).

Voor de Spoorstraat geldt dat nog een uitwerking nodig is van de drie kruispuntmaatregelen (Brinkerweg, Coöperatieweg (t.h.v. Agrobodem voeding) en de Stationsweg). Daarin wordt ook nadrukkelijk het kruisend fiets- en landbouwverkeer betrokken en de omgeving.

2: Breedte aanleg fietspad en obstakelvrije ruimte

De investering voor het wijzigen van het bestaande fietspad is groot en de constructie levensduur is groter dan 50 jaar. De landelijke richtlijn voor het realiseren van een duurzaam toekomstbestendig fietspad is 4,00 meter. De minimaal gewenste fietspad breedte is 3,50 m, waardoor we maatwerk toepassen waar nodig. Zo is ter plaatse van de bestaande fietstunnel onder de Laan van Fasna en onder de N309 de kosten onevenredig groot om een 4,00 m breed fietspad realiseren dat we gebruik maken van dit maatwerk.

Naast het fietspad dient rekening gehouden te worden met een obstakelvrije ruimte. De obstakelvrije wordt geëist vanuit de verkeersveiligheid en dient aan beide zijden 0,5 meter breed te zijn zonder dat er voorzieningen nodig zijn. Aanvullende voorzieningen zijn mogelijk zoals het aanbrengen van een kantmarkering. Ter plaatse van bochten, inleidend ter plaatsen van bruggen en/ of versmallingen zal deze markering toegepast worden.

3: Materialisatie

Uit de KLIC en de gegraven proefsleuven blijkt het hele traject vol te liggen met nutsvoorzieningen.. Vanuit dit gegeven is een gesloten verharding in de vorm van asfalt niet toegestaan. Elementenverhardingen en/ of een betonverharding wordt wel toegestaan. Zoals vele andere fietspaden binnen de gemeente en aansluitend op de gemeente Apeldoorn zal het fietspad uitgevoerd worden in een betonverharding. Ter plaatsen van de kruisende wegen zal een rode coating aangebracht worden met een koudplast of thermoplastische markering. Beton heeft ten opzichte van een elementenverharding en asfalt het grote voordeel dat het de langste levensduur heeft en veel minder gevoelig is voor schades door o.a. opdrukken van boomwortels.

Bruggen

Binnen het tracé dienen enkele bruggen vervangen te worden, hiervoor zal een eenduidig ontwerp gemaakt worden. De fietsbruggen zullen op de bestaande landhoofden, welke gemaakt zijn voor de voormalige spoorbaan, gefundeerd worden. De materialisatie van de fietsbruggen staat nog niet vast, dit kan van gerecycled kunststof, beton of hout zijn.

4: Medegebruik wandelaars/ruiters en aanliggend klompenpad

Er is een inventarisatie gemaakt per deelgebied van het medegebruik. Er zijn delen waar langs het huidige fietspad met ezels en paarden gewandeld wordt en waar een klompenpad ligt. Verder zijn er wensen van omwonenden om op enkele delen binnen de bebouwde kom een separaat voetpad of struinp pad te voorzien aan de Laan van Fasna en de Heggerenk. Ook zijn er inritten welke het fietspad doorkruisen. In de vervolgstappen willen we per deelgebied het maatwerk en de ruimtelijke mogelijkheden verder uitwerken en afstemmen.

5: Drie mogelijke kunstwerken functioneel vormgeven o.b.v. minimumrichtlijnen en onderzoeken minimaliseren

Vanuit de verkeersveiligheid en om de potentie te vergroten dienen de knelpunten Laan van Fasna (deelgebied 2), kruising Deventerstraat – Laan van Fasna (deelgebied 4) en Eekterweg (deelgebied 6) opgelost te worden. Er zijn oplossingsvoorstellen voor de drie knelpunten, waarvoor aanvullende co-financiering nodig is.

Eekterweg en bocht Laan van Fasna

De huidige oversteek voor fietsers van de Eekterweg is een belangrijk knelpunt om de fietspotentie te vergroten en de verkeersveiligheid hierbij te borgen. De Eekterweg is een 60km/u weg en een belangrijke verbinding voor Vaassen/ Epe van en naar de A50. De enige veilige oplossing voor dit knelpunt is de aanleg van een fietstunnel. Net als de voorgestelde fietstunnel voor de Laan van Fasna is hiervoor co-financiering nodig. Uit het Omgevingsgesprek bocht Laan van Fasna blijkt dat direct belanghebbenden behoefte hebben aan een verdiepend gesprek.

Voor de kruising Deventerstraat – Laan van Fasna zijn er eerst verdere stappen nodig in het onderzoek dat nog gaande is. De positie van de huidige rotonde met een enkelbaans fietspad willen we veiliger maken. Het is een belangrijke kruising in Vaassen die tevens in het brede verkeerscirculatie plan beschouwd dient te worden. Er zijn volop gesprekken met de direct betrokkenen. Momenteel wordt er eerst een VISSM studie uitgewerkt. Daarna volgt een werksessie met omwonenden en belanghebbenden.

6: Verlichting: in principe alleen op de kruisingen.

Buiten de komgrenzen wordt in principe alleen verlichting gerealiseerd op de kruisende wegen. Binnen de komgrens blijft de verlichting gehandhaafd in de vorm zoals deze nu ook aanwezig is. In de D.O.-fase dient dit concreet te worden uitgewerkt en afgestemd met de provincie Gelderland.

5. Ontwerptoelichting deeltraject Vaassen - Epe

5.1 Civieltechnisch ontwerp

Het ontwerp is opgesteld op basis van de ruimtelijke en verkeerskundige uitgangspunten beschreven in Hoofdstuk 4. Per ruimtelijke en verkeerskundige discipline zijn deze uitgangspunten onderling afgewogen en liggen er verschillende onderzoeken aan ten grondslag om tot de juiste afweging te komen. De beschreven uitgangspunten zijn ook afgestemd en/of in samenwerking met de gemeente Apeldoorn tot stand gekomen. Hiermee wordt eenduidigheid over de deeltrajecten nagestreefd.

De Ruimtelijke en Verkeerskundige Uitgangspunten zijn omgezet naar Civieltechnisch ontwerp:

a. Landschap, Ecologie en Cultuurhistorie

Het op te stellen inpassingsplan beperkt zich tot het ruimtebeslag van het fietspad zelf, de benodigde obstakelvrije ruimte voor landschap en groen en de mogelijk benodigde vrije ruimte t.b.v. de realisatie van het fietspad. Plus eventuele compensatie.

Essentiële elementen voor de ruimtelijke- en cultuurhistorische inpassing zijn:

- Het fietspad zelf dient als een eenduidige-/ vloeiende lijn door de verschillende landschapstypes te gaan.
- Eenduidige maatvoering m.b.t. breedte.
- Eenduidige maatvoering en vormgeving verkeerskundige maatregelen zoals kruisingsvlakken en (lijn)markering.
- Eenduidige vormgeving en materialisatie meubilair zoals bruggen en bankjes etc.

b. Verkeerskundig

Er is een schouw uitgevoerd van de zichthoeken vanaf de zijwegen én vanaf het fietspad.

Daarbij is een zichtafstand van minimaal 30 meter gehanteerd. Goed zicht is namelijk cruciaal. Dit betekent in praktische zin dat niet dat alle bomen moeten worden verwijderd, maar wel dat er voldoende doorzicht is (denk voornamelijk aan het verwijderen onderbeplanting, hagen, objecten, etc.).

Uit de quick scan is gebleken dat er geen grootschalige belemmeringen zijn en/of bomenkap nodig is. Wel een bijzonderheid is dat ter hoogte van de Smallertsweg een trafohuisje het zicht belemmert. Hierover zal afstemming met de netbeheerder plaatsvinden of verplaatsing of een andere oplossing mogelijk is.

- Fietzers in principe in de voorrang.
- Veilige inrichting kruisingen die voldoen aan criteria: zichtbaarheid (hoe is het zicht?),

attentiewaarde (valt de kruising voldoende op), snelheid kruisend verkeer (deze dient zo laag mogelijk te zijn).

- Gewenste zichtlijnen bij kruisingen minimaal 30 meter aan beide zijden.
- Toekomstbestendig maken, door te kiezen voor een breedte van 4 meter, waardoor een breed gebruik mogelijk is.
- Vrije ruimte langs fietspaden weerszijden van. 0,50m.
- Verlichting plaatsen binnen de kom en ter plaatse van kruisende wegen in het buitengebied.
- Kantmarkering in bochten en in bosrijkgebied.

d. Civieltechnisch

Breedte van het fietspad 4 meter, met maatwerk waar dit echt nodig is zoals:

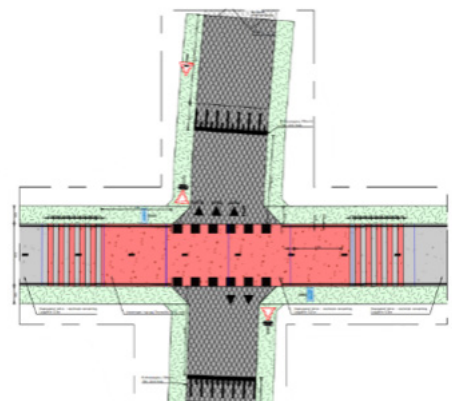
- Bestaande brug over fietstunnel t.p.v. Laan van Fasna.
- Bestaande tunnel onder N309.
- Ecologische inpassing.

Gemeente Apeldoorn heeft in D.O. gekozen voor een ontwerp breedte van 3,50m, de overgang van de deeltrajecten is gelegen aan de Poelweg.

Standaard details uitwerken voor:

Kruisende wegen

- Verhoogd plateau.
- Fietspad in roodvlak doortrekken.
- Duidelijke markering.



Figuur 2 Principe oplossing kruisende wegen

Kruisende voetpaden (oa. klompenpad)

- Goede aansluiting op het betonnen fietspad.
- Aanduidingen plaatsen voor fietsers en wandelaar.

Kruisende toegangen naar erven/inritten

- Goede aansluiting op het betonnen fietspad
- Aanduidingen plaatsen voor gebruiker
- Inpassing van "struinpaden" wordt uitgewerkt per deelgebied (in het ontwerp is als wens/optie langs de Laan van Fasna een voetpad opgenomen en langs de Heggerenk een struinpada, omdat dit intensief belopen delen zijn). In D.O.-fase wordt dit nader uitgewerkt.

Bruggen op bestaande landhoofden

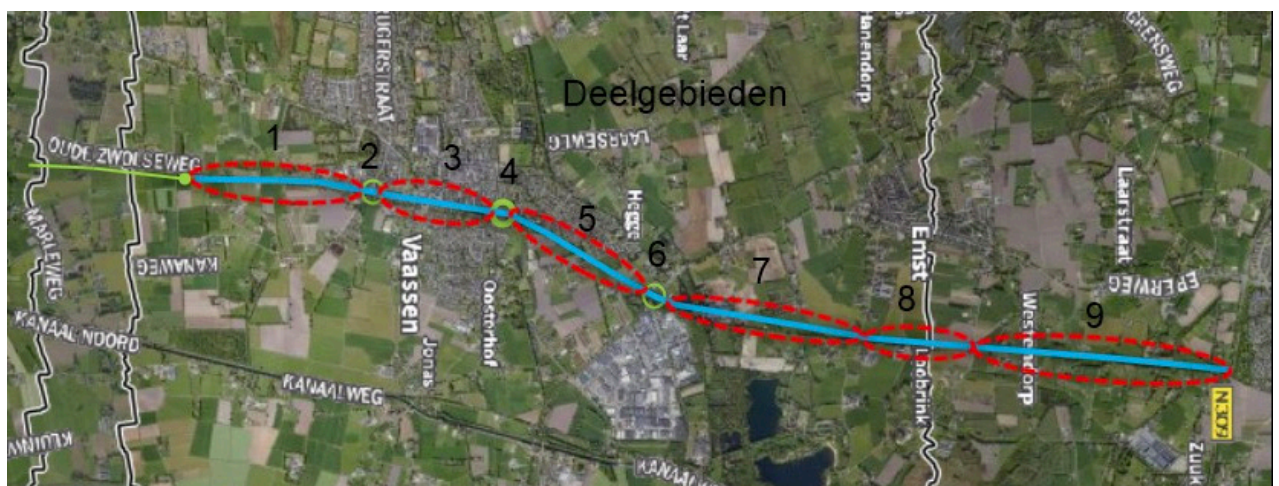
- Bestaande landhoofden opwaarderen/ hergebruiken.
- Bestaande landhoofden bewaren vanuit de cultuurhistorische waarde. Elke overgang dient geïnspecteerd te worden zodat vastgesteld kan worden of er een brug van 4m breed aangebracht kan worden
- Bestaande duikers nadere inspectie in D.O.-fase is nodig.

5.4 Faseringsplan civiel technisch ontwerp

Het deeltraject Apeldoorn - Epe is opgedeeld in 9 deelgebieden. Dit faseringsplan maakt onderdeel uit van het V.O.

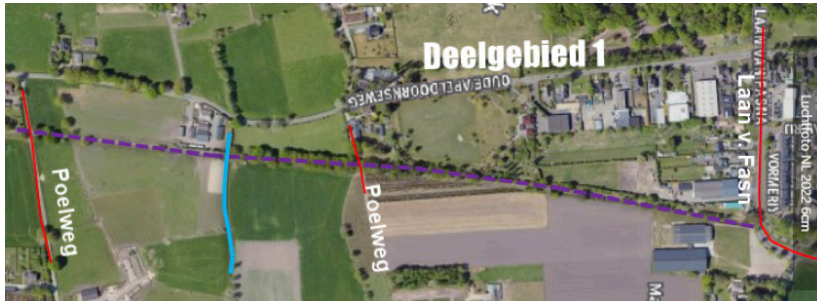
Deelgebieden (DG) met specificatie:

1. Poelweg tot Laan v Fasna
2. Tunnel Laan v. Fasna
3. Laan v. Fasna tussen tunnel en rotonde Deventerstraat
4. Rotonde Deventerstraat – Laan v. Fasna
5. Vanaf Rotonde Deventerstraat – Laan v. Fasna tot tunnel Eekterweg
6. Tunnel Eekterweg
7. Vanaf tunnel Eekterweg tot spoorstraat
8. Spoorstraat
9. Vanaf spoorstraat t/m tunnel N309



DG1 Poelweg tot Laan v Fasna (lengte: 925m1)

De gemeente Apeldoorn eindigt met haar ontwerp bij de Poelweg. Het deelgebied Poelweg tot Laan van Fasna is relatief eenvoudig op te waarderen naar een hoogwaardige fietsverbinding.



Aanwezige elementen

Wegkruisingen:

1. Rijbaan – Poelweg, asfalt, doorgaand verkeer
2. Rijbaan – Poelweg, halfverhard, doorgaand verkeer

Watergangen:

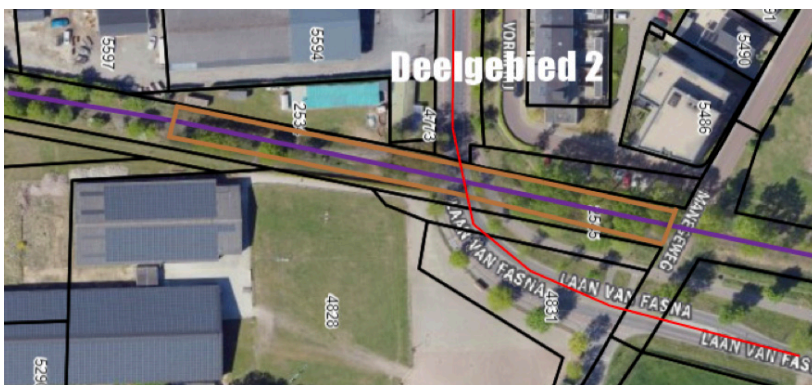
1. Duiker, egelbeek

Bijzonderheden:

- Overgang van deeltraject Apeldoorn – Vaassen en Vaassen – Epe ligt op de Poelweg. De gemeente Apeldoorn realiseert de kruising Poelweg waarna de gemeente Epe verder gaat in deeltraject Vaassen - Apeldoorn.
- Duiker van de Egelbeek zou in het basisplan van RHDHV ingekort worden, in afstemming met gebruikers wordt vastgesteld of de bestaande duiker ingekort zal worden;
- DG1 zal in D.O. fase tot uitvoering komen als DG2, hierbij zal de tijdelijke aansluiting op de Laan van Fasna wel in lijn komen met de toekomstige tunnel.
- De huidige asfaltverharding is dringend aan vervanging toe <2025.

Uitgangspunten

- Aansluiting op Laan van Fasna voorlopig uitvoeren in betonverharding, ca. 50m1 "tijdelijke" verharding.
- De Laan van Fasna behoudt zijn voorrang ten opzichte van het fietspad.
- Zichtlijnen op de laan van Fasna optimaliseren.



DG2 Oversteek Laan v. Fasna

De Laan van Fasna is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De werkelijk gereden snelheid (V85) die is gemeten in 2018 tussen Deventerstraat en Boxhofste de bedraagt 46 km/uur. Volgens deze telling maken ongeveer 8.300 motorvoertuigen per etmaal gebruik van deze weg. De drukste uurintensiteit is 750 motorvoertuigen in de avondspits. Belangrijk gegeven is dat de oversteek is gelegen in een scherpe bocht. In de VE-sessie is een uitgebreide analyse gemaakt van de huidige kruising en zijn varianten afgewogen (zie bijlage). Uiteindelijk zijn twee varianten overgebleven, namelijk een fietsbrug en fietstunnel. Deze zijn (ook in overleg met de klankbordgroep) opnieuw gewogen, zie onderstaande tabel: graag morgen bespreken.

3b. Afweging varianten Ekerweg en LvF

- Tunnel doorrijdhoogte: 2,5 meter / fietsbrug: doorrijdhoogte 4,5m (o.a. brandweer)
- Door de benodigde hoogte zijn de hellingen voor de fietsbrug dermate lang, hoog en beeldbepalend dat de impact op de omgeving hiermee groot is.
- Sociale veiligheid randvoorwaarde bij fietstunnel

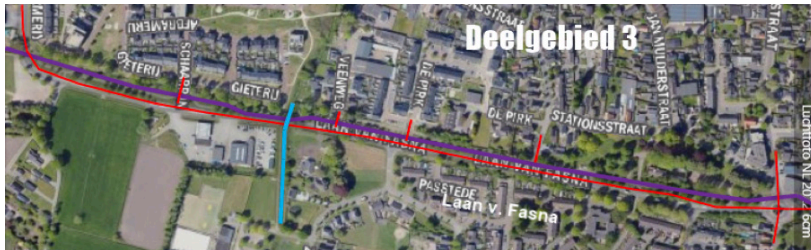
		Fietsbrug	Tunnel				
Verkeersveiligheid		++	++				
Doorstroming auto		++	++				
Comfort		+	++				
Sociale veiligheid		0/+	-				
Ruimtelijke inpassing		--	0				
Kosten							
323	3.2.8.2	(onderdoorgang)	1,00 st	4.717.900,00	4.717.900,00	2.830.740,00	6.605.060,00
324	3.2.8.3	Aanleg ongelijkvloerse kruising (brug)	1,00 st	6.373.000,00	6.373.000,00	3.823.800,00	8.922.200,00

De verwachting vooraf was dat een brug mogelijk goedkoper zou zijn. Dit blijkt echter niet afgaande op landelijke kengetallen en de inbreng van deskundigen. Daarnaast is een fietsbrug ruimtelijk niet inpasbaar geacht, mede vanwege de aanwezigheid van het aanliggende appartementencomplex (denk aan beperking uitzicht).

De tunnel variant is een kostbare oplossing maar borgt de belangrijkste eisen:

- Veilige oversteeek;
- Fietsers in de voorrang;
- Toekomstbestendig.

Er wordt verdiepend onderzoek uitgevoerd. Verder wordt de tunnel nader uitgewerkt op ruimtelijke inpassing en civieltechnische haalbaarheid. Dit wordt afgestemd met de omgeving.



DG3 Laan v. Fasna tussen tunnel en rotonde Deventerstraat (lengte 990m1)

Het deel fietspad langs de Laan van Fasna is 3m breed waarbij alle kruisende wegen voorrang hebben. Daarnaast heeft het fietspad diverse fietsersoversteken naar wijk Oosterhof:

- Ronde Deventerstraat
- Poelweg met verkeerseiland
- Hommelbrinkstede met verkeerseiland
- Boxhofstede met verkeerseiland

Het is wenselijk dat de fietsers voorrang krijgen bij de kruisende wegen. Dit is al een brede wens die langer dan 10 jaar bestaat.

Aanwezige elementen

Wegkruisingen:

1. Rijbaan – Schaarpan, klinkers, doorgaand
2. Rijbaan – Veenweg, klinkers, doorgaand
3. Rijbaan - De Pirk, klinkers, doorgaand
4. Rijbaan- Stationsstraat, asfalt, doorgaand
5. Rijbaan, erftoegangsweg, klinkers/ asfalt, doodlopend

Watergangen:

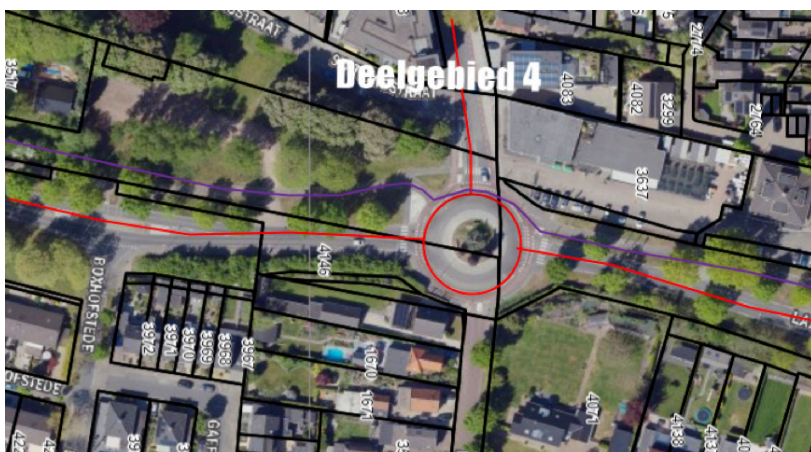
1. Dorpschebeek

Bijzonderheden:

- Veel kruisende wegen
- Veel oversteeekplaatsen voor fietsers van Oost > West/ West > Oost
- Fietstunnel onder de Laan van Fasna en huidig fietspad
- Bestaande fietspad nog niet einde levensduur >2028.

Uitgangspunten

- Fietsers in de voorrang op de kruisende wegen.
- Opstelplaats auto's voor afslaand verkeer naar zijwegen handhaven, min. 6m.
- Aansluiting op Laan van Fasna voorlopig uitvoeren in betonverharding, ca. 50m1 "tijdelijke" verharding.
- Bestaande dek op fietstunnel handhaven, versmallen van 4,00m naar bestaande brugdek breedte inclusief inleidende markering.
- Duiker van Dorpschebeek vervangen voor "standaard" brug conform overige toe te passen bruggen.
- Looppad/ struinp pad langs de hele Laan van Fasna voorzien, dit is een breed gedragen wens, wordt nader uitgewerkt en afgestemd in D.O.-fase..
- Verlichting binnen de kom handhaven en vernieuwen.



DG4 Ronde Deventerstraat – Laan v. Fasna

De kruising Laan van Fasna - Deventerstraat is in de huidige situatie vormgegeven als een rotonde. De regionale fietsroute ligt hier langs de westzijde van de Laan van Fasna en kruist de Deventerstraat. Verder heeft de huidige rotonde een enkelzijdig fietspad gelegen aan de rijbaan. Op de Deventerstraat is de intensiteit circa 6.00 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm), tussen Stationsstraat en Laan van Fasna. In het drukste uur rijden hier 450 motorvoertuigen (in de avondspits) en de maatgevende snelheid op deze weg (V85) is 36 km/uur. De Deventerstraat vormt een belangrijke route richting het centrum van Vaassen. Op de Laan van Fasna ligt de intensiteit rond de 8.000 motorvoertuigen en is de belangrijkste ontsluitingsweg voor de kern Vaassen van en naar de A50.

In de VE-sessie is een analyse gemaakt van de huidige kruising en zijn varianten afgewogen (zie bijlage). Uit deze VE-sessie kwamen verkeerslichten als meest geschikte/haalbare alternatief naar voren. Echter mede in overleg met omwonenden is besloten om een aantal stappen terug te doen voor deze kruising. Er zijn namelijk diverse praktische punten ingebracht, die in de VE-sessie onvoldoende aan bod zijn gekomen. Er is daarom besloten om de huidige situatie opnieuw te beschouwen.

wen in de volle breedte (verkeersafwikkeling, veiligheid, hulpdiensten, leefbaarheid, ruimtebeslag, etc.). Zo zijn er een week lang middels camera's de verkeersbewegingen geregistreerd (zowel motorvoertuigen als fietsers). Daarnaast zijn er op diverse momenten aanvullend telsingen neergelegd, om ook over andere perioden van het jaar een goed beeld te krijgen. Momenteel (februari 2024) loopt er als vervolgstap een VISSIM-studie waarin diverse varianten (rotonde, verkeerslichten en tunnel) opnieuw worden beschouwd. In een VISSIM-studie wordt de toekomstige situatie zo goed mogelijk nagebootst op basis van daadwerkelijke verkeersstromen opgeplust met een groeifactor.

In 2023 hebben er diverse 1-op-1 gesprekken plaatsgevonden rondom deze rotonde. In februari 2024 heeft een eerste breed omgevingsgesprek plaatsgevonden om iedereen gezamenlijk bij te praten over de stand van zaken en lopende onderzoeken. In het voorjaar van 2024 volgt een aparte werksessie met deze brede groep belanghebbenden om verschillende varianten te wegen en te leggen naast de onderzoeksresultaten.

Aanwezige elementen

Wegkruisingen:

1. Deventerstraat – Laan van Fasna

Watergangen:

1. Geen

Bijzonderheden:

- Beperkte ruimte binnen de huidige eigendomsgrenzen.
- Impact voor wijzigingen groot voor de omgeving.
- Belangrijke knooppunt voor transport naar de winkelcentra (Aldi – AH en Jumbo).
- Brandweerkarzerne aan de Laan van Fasna.
- Ontbreken van fietspad vanaf Eekterveld richting Kerkeland.
- Gebiedsontwikkeling Kerkeland, Oosterhof Zuid en Eekterveld IV.
- Bestaande asfaltverharding rotonde en fietspad einde levensduur <2028

DG5 Vanaf Ronde Deventerstraat – Laan v. Fasma tot tunnel Eekterweg (lengte 1.220m1)

Op dit deel van het traject zijn veel fietsaansluitingen vanuit de aanliggende woonwijk tot de Pastoorweg. Aan de oostzijde van het fietspad zijn de ontwikkelingen voor de woningbouw van Kerkenland in volle gang. Waarbij de wens is om het fietspad vanaf Eekterveld door te trekken tot de F50.



Aanwezige elementen

Wegkruisingen:

1. Rijbaan – Pastoorweg asfalt, doorgaand.
2. Rijbaan – Logtenbergweg, halfverhard, doorgaand.

Watergangen:

1. Beek met brug.
2. Beek met brug.

Bijzonderheden:

- Verschillende fietspadaansluitingen t.h.v. Jasmijnstraat.
- Klompenpad kruist ter hoogte van de Pastoorweg het fietspad .
- Bij Pastoorweg loopt een landweg parallel met het fietspad.
- Toekomstige ontwikkelingen Kerkenland en Eekterveld IV.
- Landweg langs huidig fietspad t.h.v. Pastoorweg over de hele lengte handhaven
- De huidige asfaltverharding is aan vervanging toe < 2025.

Uitgangspunten

- Bestaande houten fietsbruggen vernieuwen i.v.m. breedte naar 4 meter.
- Voorzieningen treffen voor dubbelgebruik door wandelaars en fietsers vanwege het wandelgebied aan de oostzijde van het fietspad.
- Verlichting binnen de kom handhaven en vernieuwen.

DG6 Tunnel Eekterweg

De Eekterweg is formeel een erftoegangsweg, maar vervult in de praktijk ook een verbindende functie van het dorp Vaassen naar Emst en naar de A50. Ter plaatse van de oversteek van het treinbaanpad ligt de weg buiten de bebouwde kom en maakt deze onderdeel uit van een 60 km/ uur zone. Er is een versmalling in de rijbaan aanwezig ter plaatse van de oversteeklocatie. Er rijden



zo'n 6.000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg. De hoogste uur-intensiteit in de avondspits bedraagt ongeveer 550 motorvoertuigen. De maatgevende snelheid (v85) ligt rond de 60 km/uur tussen de Emsterweg en Aalbosweg.

Uiteindelijk zijn twee varianten overgebleven, namelijk een fietsbrug en fietstunnel. Deze zijn (ook in de V.E.-sessie met de klankbordgroep) opnieuw gewogen, zie tabel.

De verwachting vooraf was dat een brug mogelijk goedkoper zou zijn. Dit blijkt echter niet afgaande op landelijke kengetallen en de inbreng van deskundigen.

3b. Afweging varianten Eekterweg en LvF

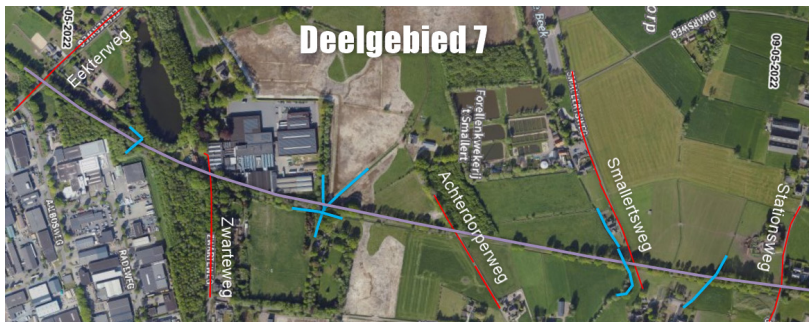
- Tunnel doorrijdhoogte: 2,5 meter / fietsbrug: doorrijdhoogte 4,5m (o.a. brandweer)
- Door de benodigde hoogte zijn de hellingen voor de fietsbrug dermate lang, hoog en beeldbepalend dat de impact op de omgeving hiermee groot is.
- Sociale veiligheid randvoorwaarde bij fietstunnel

			Fietsbrug	Tunnel		
			++	++		
			++	++		
			+	++		
			0/+	-		
			--	0		
323	3.2.8.2	(onderdoorgang) Aanleg ongelijkvloerse kruising	1,00	st	4.717.900,00	4.717.900,00 2.830.740,00 6.605.060,00
324	3.2.8.3	(brug)	1,00	st	6.373.000,00	6.373.000,00 3.823.800,00 8.922.200,00

De tunnel variant is een kostbare oplossing maar borgt de belangrijkste eisen:

- Veilige oversteeek.
- Fietsers in de voorrang.
- Toekomstbestendig.

Voor de tunnel wordt de ruimtelijke inpassing nader uitgewerkt, evenals de civieltechnische uitwerking. Daarbij is nauwe afstemming met de omgeving nodig.



DG7 Vanaf tunnel Eekterweg tot spoorstraat (lengte 1.505m1)

Het eerste deel vanaf de Eekterweg naar de Stationsweg is dicht begroeid met struiken en bomen (o.a. berken). Er worden alleen alleen wegen gekruist met een beperkte intensiteit qua motorvoertuigen.

Aanwezige elementen

Wegkruisingen:

1. Rijbaan – Zwarteweg, asfalt doorgaand.
2. Rijbaan, Achterdorperweg, asfalt, doodlopend.
3. Rijbaan, Smallertsweg, asfalt, doorgaand.

Watergangen:

1. Duiker .
2. Duiker ter plaatsen van aquaduct.
3. Houten brug.
4. Houten brug.

Bijzonderheden:

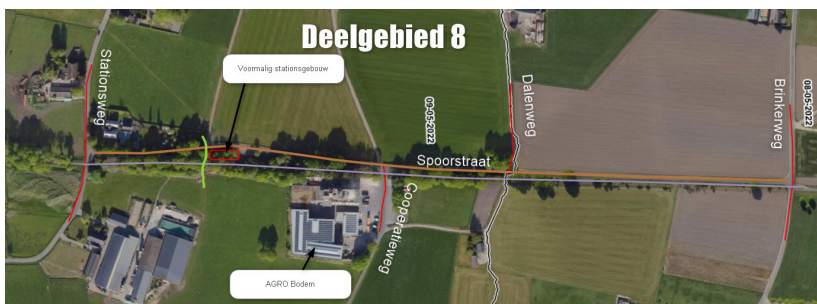
- Plan Liander en de gemeente Epe voor de netcongestie.
- Aanwezigheid aquaduct langs het fietspad.
- De huidige asfaltverharding is dringend aan vervanging toe <2025.

Zicht:

- Zwarteweg, staat een trafohuis in de zichtlijn.
- Smallertweg, staat een trafohuis in de zichtlijn.

Uitgangspunten

- Bestaande houten fietsbruggen vervangen.
- Bestaande duikers behouden, watergang ter plaatse van aquaduct meer zichtbaar maken.



DG8 Spoorstraat (lengte 800m1)

Langs de Spoorstaat, ter plaatse van de voormalige spoorbaan, is geen fietspad aanwezig. Dit is het enige deelgebied van in de deeltraject Apeldoorn – Vaassen en Vaassen – Epe waar momenteel geen fietspad aanwezig is. Het is een brede wens om deze op korte termijn te realiseren. Binnen dit deelgebied is AGRO bodem gevestigd en dit bedrijf zorgt voor relatief hoge verkeersintensiteit met vrachtwagens op o.a. de Spoorstraat. Mede daarom is er een grote wens om een vrijliggend fietspad te realiseren. Het voormalige spoorbaan tracé is vol gegroeid met struiken en bomen welke voor de realisatie grotendeels verwijderd zullen worden.

Dit deelgebied kruist drie wegen, namelijk de Brinkerweg, de Coöperatieweg (Agrobodem) en de Stationsweg. De Brinkerweg is echter ook een landbouwroute. De Coöperatieweg wordt gebruikt door afslaan vrachtverkeer naar de Agrobodem en de Stationsweg is tevens een fietsroute (o.a. recreatief en scholieren). Deze drie kruisingen vragen daarom om specifieke aandacht. In de D.O.-fase willen we deze samen met de belanghebbenden verder uitwerken. In het voortraject hebben al diverse 1-op-1 gesprekken en een breed omgevingsgesprek plaatsgevonden.

Aanwezige elementen

Wegkruisingen:

1. Rijbaan – Stationsweg, asfalt, doorgaand.
2. "Veeweg" – koeienpad doorgaand (groene lijn op de luchtfoto).
3. Rijbaan – Coöperatieweg (AGRO bodem) asfalt, doorgaand.
4. Rijbaan – Dalenweg, halfverhard, ontsluitingsweg.
5. Rijbaan – Brinkerweg, asfalt doorgaand.

Watergangen:

1. Geen

Bijzonderheden:

- Huidige situatie geen vrij liggend fietspad aanwezig.
- Oude stationsgebouw aan de Spoorstraat.
- Koeienoversteek ter plaatse van voormalig stationsgebouw.
- Klompenpad langs Spoorstraat aanwezig.
- AGRO bodem aan de Spoorstraat met relatief veel vrachtverkeer.
- Belangen voor Liander en de gemeente Epe voor de netcongestie.

Uitgangspunten

- Realiseren van het vrij liggend fietspad ter plaatse van de voormalige spoorbaan.
- Versterken van de cultuurhistorische waarde door het voormalige stationsgebouw aan te duiden. Momenteel staan er 2 bankjes met een beschrijving van het oude stationsgebouw (Stationsweg – Spoorstraat en tegenover de Dalenweg), deze een centrale plek geven.
- Verkeersveiligheid vergoten voor gebruikers i.v.m. zwaar verkeer van AGRO. Uitbuiging aan Spoorstraat ter plaatse van kruising Coöperatieweg met de F50 Grondaankoop noodzakelijk voor realisatie uitbuiging. Passeerhaven t.h.v. koeienpad voor vrachtverkeer wordt separaat aan het project gerealiseerd.
- Er is een koeienoversteek aanwezig over de Spoorstraat (zie groene lijn op de luchtfoto), deze dient ingepast te worden i.c.m. fietspad F50 en Spoorstraat.
- Inpassing Klompenpad langs de Spoorstraat en fietspad (alternatief wordt uitgezocht).
- Kruising Brinkerweg – Spoorstraat en Stationsweg - Spoorstraat dienen verkeerskundig nader onderzocht te worden op veiligheid voor fietser, automobilist en zwaar verkeer.



DG9 Vanaf spoorstraat t/m tunnel N309 (lengte 1.790m1)

Het huidige fietspad vanaf de Spoorstraat tot de huidige tunnel onder de N309 ligt voornamelijk op een dijklichaam. Op dit deelgebied zijn diverse beeklopen aanwezig en varieert de begroeiing van open tot een prettig beschutte bomenlaan. De Brakerweg is een drukke route van en naar de VMI.

Wegkruisingen:

1. Rijbaan – Brinkgeverweg, asfalt, doorgaand.
2. Rijbaan – erftoegang Emsterhof, halfverhard, doodlopend.
3. Rijbaan – Westendorperweg, asfalt, doorgaand.
4. Rijbaan – Tolweg, halfverhard, doorgaand.
5. Looppad – Hackpad, halfverhard, doorgaand.
6. Rijbaan - Kortekopermolenweg, halfverharding, doodlopend.
7. Rijbaan – Brakerweg, asfalt, doorgaand.

Watergangen:

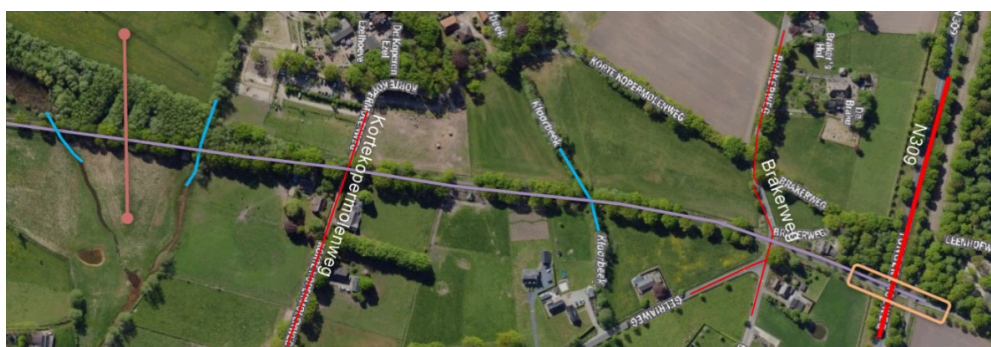
1. Duiker.
2. Duiker.
3. Duiker.
4. Klarbeek.

Bijzonderheden:

- Plan Liander en de gemeente Epe voor de netcongestie.
- Brakerweg is een drukke route van en naar de VMI.

Uitgangspunten

- Fietspad volledig aanleggen in de voorrang met uitzondering van de oversteek met de Brakerweg. Tot dat er geen andere toegangsrouten voor de VMI gerealiseerd is zal het fietspad ter plaatse van de Brakerweg uit de voorrang blijven. Daarna wordt deze omgezet naar fietsers in de voorrang.
- Bestaande duikers vervangen en verlengen.
- Bestaande fietsbrug vervangen.
- Erftoegangsweg.



5.5 Vervolg technische onderzoeken

Ten behoeve van het project zijn de afgelopen jaren verschillende onderzoeken uitgevoerd ten aanzien van Landschap, Ecologie en verkeersveiligheid (zie overzicht van geraadpleegde documentenlijst). Voor het opstellen van het D.O. (definitief ontwerp) zijn echter enkele essentiële onderzoeken die nog uitgevoerd dienen te worden. De volgende onderzoeken en berekeningen dienen te worden uitgevoerd:

- Aanvullend asfaltonderzoek/ DLC onderzoek; in de D.O.-fase wordt aanvullend asfaltonderzoek uitgevoerd. In de VO-fase is op het zuidelijke deel al beperkt onderzoek verricht. Daarnaast is er afstemming met Apeldoorn geweest die al wel uitgebreid asfaltonderzoek heeft verricht.

- Bodemonderzoek; dit onderzoek wordt in D.O.-fase uitgevoerd.

- Opstellen stikstofberekening; Per saldo is de inzet dat de realisatie van deze fietsverbinding bijdraagt aan een vermindering van de stikstofuitstoot. Echter ten behoeve van de bouw(periode) dient wel een Aerius-berekening te worden gemaakt. Deze wordt in D.O.-fase uitgevoerd.

- BEA (Bomeneffectanalyse): zie paragraaf 4.1.3.

- Flora en fauna en bomen: zie paragraaf 4.1.2.

- Archeologie en onderzoek niet-gesprongen explosieven: in de D.O.-fase wordt historisch onderzoek gedaan naar de archeologie en onderzoek niet-gesprongen explosieven.

5.6 Vervolg Procedures en vergunningen

Planologisch

In de D.O.-fase worden de benodigde procedures en vergunningen voorbereid en aangevraagd. Er is in VO-fase een analyse uitgevoerd van de benodigde procedures en vergunningen. Het (overgrote deel) treinbaanpad is bestemd voor doeleinden 'Verkeer'. De aanleg van het beoogde fietspad past binnen deze bestemming. Voor de Spoorstraat en een 'stukje' ter hoogte van Eekterveld is wel een wijziging nodig.

Specifieke vergunningen en verkeersbesluitprocedure

De verwachting is dat alleen voor het ontbrekende fietspaddeel Spoorstraat een WNB-ontheffing nodig is. In de D.O.-fase vindt hiervoor de daadwerkelijke eindtoets plaats.

Er is een Verkeersbesluitprocedure is nodig voor het wijzigen van de voorrangssituatie.

Voor de kap van de bomen is een omgevingsvergunning noodzakelijk.

Gronden op en rondom treinbaanpad

Ook is het zo dat het treinbaanpad (breed tracé) in eigendom is van de gemeente Epe. Wel is er op concrete punten afstemming met grondeigenaren nodig in relatie tot het huidige en toekomstige gebruik. Zoals eerder vermeld zijn alle direct belanghebbenden bijgepraat over de plannen en volgt in D.O.-fase nadere uitwerking en afstemming. Inzake de mogelijke uitbuiging aan de Spoorstraat is er wel sprake dat er grond van derden nodig is voor deze oplossing. Dit wordt in D.O.-fase nader uitgewerkt en afgestemd. Belanghebbenden op en rondom de Spoorstraat zijn in de V.O.-fase diverse malen bijgepraat over de stand van zaken en de ontwerptekeningen.

6. Vervolg proces

Na de inspraakperiode van 6 weken wordt een Inspraaknota opgesteld waarin de zienswijzen worden beantwoord. Daarna wordt het al dan niet gewijzigde plan/ontwerp voor definitieve vaststelling aan de Raad aangeboden. Daarbij wordt ook het faserings- en risicoplan gevoegd.

Het Verkeerskundige en Landschappelijke deel gaan we verder uitwerken naar D.O. niveau. Uiteraard ook met Participatie en communicatie met belanghebbenden, zie paragraaf 3.5 Vervolg participatie en communicatie gedurende het proces.

Overzicht geraadpleegde Documenten F50

1. Ontwerp (tekeningen, profielen, K&L, visie en themakaarten)

- RHDHV ontwerptoelichting 2021.6.18 pdf 'F50 - Vlot en veilig fietsen tussen Apeldoorn en Epe' met ontwerptekeningen BH4028-TE-SO-6201-F50-01 tm F50-04, principes, lengte profielen tunnels, K&L 01 t/m 05 en Europalaan (17 tekeningen).
- RHDHV incl: visie, themakaarten en visitaties (20 kaarten)

2. Ecologie - Wet natuurbescherming

- Ecologische notitie Regelink, 10 december 2019

3. Verkeersveiligheid, Mobiliteit

- Mobiliteitsplan 2022 - 2032 gemeente Epe
- Snelle fietsroute Apeldoorn - Epe, technisch rapport Goudappel Coffeng, 15 september 2017

Potentie onderzoek

- Notitie Potentie F50 Apeldoorn - Epe, Roelofs 23 aug 2023
- Verkeerslichtenregeling Laan van Fasna - Deventerstraat, 16 mei 2023
- Oplegnotitie Rapportage variantenstudie rotonde Deventerstraat - LvF

4. Landschap/Bomen onderzoek

- LOP IJsselvallei november
- Landschapsvisie Eelerwoude, september 2017

Verslag V.E. sessie (Waarde-sessie).