



# Gemeente Epe

## Beslisnota voor de raad

Onderwerp	Vlotte en veilige fietsroute F50 Apeldoorn - Epe	Epe, 14 - 12 -2021
Programma	7 - Duurzaamheid	
Portefeuillehouder	Dhr. E. Visser	
Zaaknummer	362930	
Adviseur	Eldering	
Afdeling	Ruimte	
E-mail adres	herman.eldering@epe.nl	

## TE BESLUITEN OM

1. In te stemmen met de verdere ontwikkeling van een vlotte en veilige fietsroute F50 Apeldoorn - Epe volgens het advies van de stuurgroep Cleantechregio genomen op 24-11-2021.
2. Voor het deeltraject in Epe variant 2 als voorkeursvariant vast te stellen.

---

## INLEIDING

Samen met de Cleantechregio en de gemeente Apeldoorn heeft de gemeente Epe gewerkt aan de ontwikkeling van een Vlotte en Veilige fietsroute, de F50. Deze route bevindt zich grotendeels op de oude spoorbaanroute Apeldoorn-Zwolle. Zowel in Apeldoorn als in Epe moeten keuzes gemaakt worden voor het te volgen tracé.

### Voortraject

In 2017 zijn mogelijke tracés voor de fietsroute verkend en is de route over de oude spoorbaan als kortste, meest aantrekkelijke en directe verbinding naar voren gekomen. Van dit tracé is in 2017 een verkeerskundig Schetsontwerp (SO) opgesteld. Door de Stuurgroep Cleantech Regio is de keuze gemaakt om dit tracé nader uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp (VO). De route is in de periode 2019 tot 2021 uitgewerkt tot een VO. In de tussenliggende periode zijn door participatie in Apeldoorn en Epe tracévarianten aan de uitwerking toegevoegd.

### De varianten binnen de fietsroute

De fietsroute is nu opgesplitst in drie deeltrajecten.

- Op deeltraject 1 (ligt binnen de gemeentegrenzen van Apeldoorn) worden twee varianten onderscheiden: de Baronnenroute en de Veluweflankroute. De Veluweflankroute ligt door het agrarische gebied tussen het Apeldoorns Kanaal en de voormalige spoorbaan. De Baronnenroute volgt het voormalige spoorbaanpad.
- Op deeltraject 2 (van kruising met Poelweg tot tunnel onder de N309) is er maar één variant (De Baronnenroute) die tussen Vaassen en Epe het voormalige spoorbaanpad volgt.
- Op deeltraject 3 (van tunnel N309 tot de Kweekweg in Epe) zijn drie varianten in beeld: variant 1) over het voormalige spoorbaanpad, variant 2) oostelijk van het oorspronkelijke spoorbaanpad en variant 3) via de Europalaan.

## BEOOGD EFFECT

1. Duidelijkheid geven over het vervolg van de Snelle en Veilige fietsroute F50.
2. Komen tot een tracékeuze in Epe.

## ARGUMENTEN

1.1 *De stuurgroep Cleantechregio heeft op 24 november unaniem haar advies uitgesproken voor de tracékeuze van de Baronnenroute voor deeltraject 1 en 2 en variant 2 in Epe voor deeltraject 3.*  
Het volledige advies van de stuurgroep Cleantechregio aan de gemeenteraad van Epe is:

- De Hoogwaardige fietsroute F50 van Apeldoorn naar Epe verder uit te werken;
- De baronnenroute en variant 2 in Epe als voorkeursroute aan te merken;
- De kosten voor de route met onder meer een Value engineering omlaag te laten brengen en voor een definitieve GO/NO GO terug te komen bij de gemeenteraden met een nieuwe kostenverhaal en een financieringsvoorstel.

De stuurgroep Cleantechregio bestaat uit gedeputeerde Christianne van der Wal van de provincie Gelderland, wethouder Wim Willems van de gemeente Apeldoorn en wethouder Erik Visser van de gemeente Epe. Het verslag van het stuurgroepoverleg is bijgevoegd. De kernbijlagen die behoren bij bovengenoemd advies zijn bijgevoegd. Overige aanvullende rapporten en onderzoeken zijn te vinden op de website van de Cleantechregio ([www.vlotveiligfietsen.nl](http://www.vlotveiligfietsen.nl)).

### *1.2 De verdere ontwikkeling van de fietsroute F50 bestaat uit een Value Engineering proces om een kostenbesparing inzichtelijk te maken voor het voorkeustracé.*

De investering voor het voorkeustracé is hoog (€37,1 miljoen exclusief BTW), waarbij het ontwerp mogelijkheden biedt om te zoeken naar versobering. Een breed participatieproces en diepgaand onderzoek naar de kwaliteiten van het gebied en de routes heeft tot een breed spectrum aan eisen, voorwaarden, wensen en mogelijkheden geleid, die allemaal vertaald zijn in het ontwerp van de route. Daarmee heeft de route veel meer kwaliteit gekregen dan strikt noodzakelijk is om een comfortabele, aantrekkelijke en veilige fietsroute te zijn. Bij een project met een dergelijke forse investering is het gebruikelijk om in deze fase noodzaak en waarde van de maatregelen nog eens tegen het licht te houden in relatie tot de (bouw)kosten. Een dergelijk proces is gestandaardiseerd volgens de methode van Value Engineering. Door het systematisch en georganiseerd langslopen van het tracé, de eisen, wensen en de oplossingen, samen met de belanghebbenden, worden oplossingen gevonden met hetzelfde nut tegen mogelijk lagere kosten.

### *1.3 De verwachting is dat er vanuit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets geld van het rijk beschikbaar komt voor regionale fietsroutes in Gelderland.*

Zo mogelijk ook voor de F50 van Apeldoorn naar Epe. De financiering van hoogwaardige regionale verbindingen is in de regel een zaak van de gemeenten en de provincie, samen noemen we dit de regio. Echter ook het rijk hecht belang aan goede regionale fietsroutes vanuit gezondheid, economische bereikbaarheid, milieu en om werknemers te stimuleren de fiets te pakken in plaats van de auto. Op dit moment wordt het Nationaal Toekomstbeeld Fiets voorbereid. Een nationale agenda tussen provincies en rijk om gezamenlijk te investeren in regionale fietsvoorzieningen. In het verleden betekende een dergelijke bijdrage dat de helft van de kosten door het rijk gedragen wordt en de andere helft door de regio. Hoe de regionale verdeling wordt, wordt bij het vaststellen van een samenwerkingsovereenkomst tussen gemeenten en provincie bepaald.

### *2.1 De fietsroute F50 heeft een positief effect op de duurzame mobiliteit in de regio Apeldoorn - Zwolle.*

De belangrijkste rijks- (A50) en regionale hoofdwegen in de regio Apeldoorn - Zwolle stromen in rap tempo vol. Op basis van de huidige groeicijfers van verkeersintensiteiten en de verwachte groei in de verstedelijking gaat de druk op het wegennet toenemen. Het regionale openbaar vervoer kan deze groei maar ten dele opvangen. Zeker op de lijn Apeldoorn-Vaassen-Epe-Heerde-Hatterem is een alternatief voor de auto en het openbaar vervoer nodig door het ontbreken van een railverbinding. De woningbouw en economische groei doelstellingen van de regio moeten gelijke tred houden met de ontwikkeling van de infrastructuur en in het bijzonder die van de fiets. Dat heeft de Cleantech Regio ertoe bewogen om een aantrekkelijke en veilige fietsroute uit te werken. De F50 moet reizigers op het traject tussen Apeldoorn en Zwolle, in eerste instantie tussen Apeldoorn en Epe, verleiden om de fiets te gebruiken als duurzaam, gezond en veilig alternatief voor de auto. Het ontwerp, de visualisaties en de onderzoeken zijn te vinden op de website van de Cleantechregio ([www.vlotveiligfietsen.nl](http://www.vlotveiligfietsen.nl)).

### *2.2 De fietsroute F50 levert een belangrijke bijdrage aan de veiligheid voor de fietsers.*

Tussen Apeldoorn, Vaassen en Epe wordt veel gefietst. Door forenzen die naar hun werk gaan, maar ook door scholieren en recreanten. De potentie van het fietsgebruik in dit gebied is voor de dagelijkse fietsers echter hoger, als er veiliger en vlotter doorgefietst kan worden. Een hoger fietsgebruik, als alternatief voor de auto, draagt bij aan grote maatschappelijke opgaven, zoals verduurzaming van de mobiliteit en bevordering van een gezonde(re) leefstijl. Veiligheidsanalyses laten zien dat het verbeteren van de Baronnenroute het beste alternatief is. In de fietsroute binnen de gemeentegrenzen van Epe zijn twee nieuwe fietstunnels voorzien (Laan van Fasna en Eekterweg) en een aanpassing van de kruising met de Deventerstraat naar een T-splitsing met verkeerslichten. In Epe heeft variant 2 een kleinere ongevalskans door een breed vrijliggend fietspad, geen andere verkeersdeelnemers op de route. Voor de gehele fietsroute geldt voorrang bij de kruisingen.

### *2.3 Vanuit cultuur, natuur en ecologie is de Baronnenroute de beste keuze.*

Een prachtige kans om de oude glorie van deze historische verbinding, die zo bepalend is geweest voor de ontwikkeling van het gebied, weer in ere te herstellen. Natuurlijk is de Baronnenroute ook een voor de hand liggende keuze, omdat de route als spoorlijn de economische en ruimtelijke ontwikkeling van het gebied bepaald heeft. In de komende 100 jaar vormt het een prachtige verbinding tussen de diverse kernen in het gebied. In Epe blijven we met de keuze voor variant 2 dichtbij de route van de oude spoorbaan. De

waardekaarten en alle onderzoeken zijn te vinden op de website van de Cleachtech regio ([www.vlotveiligfietsen.nl](http://www.vlotveiligfietsen.nl)).

#### *2.4 Variant 2, de oostelijke variant in Epe, heeft het grootste maatschappelijk draagvlak.*

Door de ontwikkeling en groei van het dorp Epe ligt het originele tracé van de spoorbaan hier erg dicht tegen de woningen aan. Variant 2 loopt parallel ten oosten van de oude spoorbaan en hiermee wordt de directheid en de oorspronkelijke richting van het spoorbaantracé zoveel mogelijk benaderd. Bij deze variant worden de tuinen van aanwonenden niet aangesproken, waardoor de impact voor de bewoners minder groot is. Het Kapelbosje wordt grotendeels gespaard en deze variant biedt ruimte en logische aanknopingspunten voor natuurcompensatie en/of het versterken van natuurwaarden. Het tracé van variant 2 is voor een groot deel geprojecteerd op een woningbouwontwikkellocatie. De exacte locatie en inpassing van de fietsroute zal in de definitieve ontwerpfase nader afgestemd worden met de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Zuukerenck. In het definitieve ontwerp zal de integrale afweging gemaakt worden, waarbij de fietsroute in samenhang met de woningbouwlocatie gebracht zal worden.

#### *2.5 De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de fietsroute valt positief uit.*

In opdracht van het projectteam heeft Decisio een MKBA voor dit project opgesteld, om zo meer inzicht in nut en noodzaak van het project te krijgen. Daarnaast is inzicht gewenst in hoe de verschillende tracéopties zich tot elkaar verhouden. In de analyse worden alle financiële en niet-financiële effecten (bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, lucht en geluid) op de welvaart uitgedrukt in euro's. Hierbij is er ook rekening mee gehouden dat effecten op verschillende momenten in de tijd optreden. Het eindsaldo van de MKBA is voor de verschillende combinaties van varianten per deeltraject positief. De Baronnenroute heeft in Apeldoorn een betere kosten/baten verhouding dan de Veluweflankroute en in Epe hebben de varianten 1 en 2 een betere kosten/baten verhouding dan variant 3. Dit betekent dat het vanuit maatschappelijk perspectief zinnig is om te investeren in de route. De baten van de hoogwaardige fietsroute F50 (reistijd- en comforteffecten fietsers, gezondheid en vermindering fietsongevallen) zijn groter dan de kosten van aanleg en beheer & onderhoud. Niet alle maatschappelijke effecten zijn in de MKBA gekwantificeerd.

## **KANTTEKENINGEN**

### *1.1 Als één van beide gemeenten besluit om niet verder te gaan betekent dit een einde van het project voor beide partijen.*

De fietsroute F50 Apeldoorn - Epe ligt in beide gemeenten en beide gemeenten zijn beheerder van de fietsroute binnen hun gemeentegrens. Voor de realisatie van de vlot en veilige fietsroute F50 zijn beide gemeenten nodig. Mochten één van beide gemeenten of beide gemeenten besluiten om niet door te gaan dan is ook de doorgaande F50 Apeldoorn - Zwolle onmogelijk. Voor het traject Epe naar Zwolle loopt nu een vervolgonderzoek.

### *1.2 Het tracé van Variant 2 legt een claim op de toekomstige ontwikkellocatie Zuukerenck.*

Variant 2 is oostelijk van het oorspronkelijke spoorbaanroute gesitueerd en legt daarmee een claim op gronden die in de toekomst mogelijk bestemd zijn als woningbouwontwikkellocatie van Epe. In de omgevingsvisie is Zuukerenck één van de twee uitbreidingslocaties voor de kern Epe en ook nodig gezien de woningbouwbehoefte de komende jaren. De fietsroute is ook een kans voor de ontwikkellocatie. Voor het definitieve ontwerp van het tracé van variant 2 is de nodige flexibiliteit en integraliteit nodig om het tracé goed in te passen in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling, waarbij we ten oosten van het oorspronkelijke spoorbaanpad blijven. Het tracé kan binnen de aan te kopen gronden nog wijzigen. De gronden zijn niet in handen van de gemeente Epe. De medewerking van de grondeigenaren is noodzakelijk. Een integrale visie op het gebied is dus nodig.

## **FINANCIËN**

Financiën zullen een uitgebreid onderdeel uitmaken van het vervolgetraject. Door eerst een value engineering uit te laten voeren worden de grote kostendragers bepaald en aangescherpt zodat de financieringsbehoefte kan worden bepaald. Vervolgens worden afspraken gemaakt over de noodzakelijke cofinanciering van Rijk en provincie. In de uiteindelijke samenwerkingsovereenkomst zullen de afspraken over de financiering en de verdeling tussen rijk, provincie en de gemeenten vastgesteld worden.

Voor de nadere uitwerking van de studie F50 Apeldoorn - Epe is reeds krediet beschikbaar gesteld (Krediet snelle+veilige fietsroute Epe - Apeldoorn (B72062H.2020 - 126/20 VB)).

## **COMMUNICATIE**

In de fase van het SO naar het VO, is veel informatie opgehaald uit de omgeving, zowel bij bewoners, als bij bedrijven en maatschappelijke organisaties. Veel van deze informatie is geland in het huidige VO. De vormen van participatie waren divers: om daarmee zoveel mogelijk mensen te bereiken die zich betrokken voelen bij de fietsroute en om iedereen een kans te geven zich over de plannen voor de fietsroute uit te

spreken. Er zijn inloopavonden georganiseerd, er is een klankbordgroep opgericht om mee te denken over het ontwerp, er is een Denk mee app geïntroduceerd en belangstellenden mochten reageren op de waardekaarten.

Gedwongen door de omstandigheden als gevolg van de Covid-19 pandemie is er tussen juli 2020 en juli 2021 slechts één digitale bijeenkomst geweest. Voor veel mensen leek het daarom alsof er niets met hun reacties werd gedaan. Deze radiostilte leverde binnen de gemeenten Apeldoorn en Epe weerstand op. In beide gemeenten zijn actiegroepen opgericht, ook kwam er veel weerstand en onbegrip vanuit een aantal grondeigenaren.

Mede naar aanleiding van dit participatietraject is de gemeente een eigen verkenning gestart voor de meest kansrijke fietsroute tussen Epe en Heerde. Uit deze verkenning en het participatietraject met omgeving, actiegroepen en grondeigenaren zijn de 2 nieuwe varianten voort gekomen voor deeltraject 3, ten noorden van de provinciale weg N309 in Epe. Vandaar dat er nu op deeltraject 3 drie varianten in beeld zijn: variant 1) over het voormalige spoorbaanpad, variant 2) oostelijk van de oorspronkelijke spoorbaanroute en variant 3) via de Europalaan. Het rapport van deze verkenning is vinden op de website van de gemeente Epe bij projecten onder de naam snelfietsroute F50.

Sinds zomer 2021 is het projectteam van de gemeente Epe aangevuld met een senior projectleider en een omgevingsmanager en vinden weer bewonersgesprekken plaats. In oktober en november 2021 zijn er drie informatieavonden geweest om het VO te presenteren. Tijdens het participatieproces is nog veel aandacht gevraagd voor a) scepsis over omvang (groei) van de fietsstromen, mede in relatie tot omvang van de kosten en b) voor de verkeersveiligheid bij de aansluiting van de fietsroute op de Kweekweg.

Na de besluitvorming door de raad zal het projectteam F50 direct betrokkenen, die ook tijdens de studie zijn gesproken en waar ook verslagen van zijn, informeren over het besluit.

## **UITVOERING**

Voor het vervolg wordt een value engineering opgesteld zodat inzage ontstaat in de grootste kostendragers en de keuzes die financieel nog gemaakt kunnen worden. Vervolgens wordt de noodzakelijke cofinanciering geregeld met provincie en rijk. Op basis hiervan wordt een samenwerkingsovereenkomst tussen de partijen opgesteld. De samenwerkingsovereenkomst wordt ter ondertekening aangeboden aan het college en de gemeenteraad van de gemeente Epe.

Na de getekende samenwerkingsovereenkomst kan het ontwerp tot een definitief ontwerp (DO) uitgewerkt worden. Op basis van het DO wordt waar nodig een voorstel gedaan worden tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het definitief ontwerp wordt ook gebruikt om tot overeenstemming te komen met grondeigenaren. Na de goedkeuring van de plannen kan het realisatiebesluit voorgelegd worden aan het college en de raad.