



Onderwerp: Ontwerp regionale fietsroute F50, zaaknummer 228311

Datum: 12 april 2024

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

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

De voormalige spoorlijn is een heel belangrijke ecologische verbinding en is landschappelijk en cultuurhistorisch zeer interessant. Instandhouding van deze ecologische verbindingszone is zeer belangrijk voor onder andere insecten als vlinders, maar ook voor bijvoorbeeld vogels. Hier en daar is (een duidelijke) verbetering wenselijk, zoals bijvoorbeeld even ten zuiden van de Egelbeek.

Het traject kruist enkele zeer waardevolle beken en beekdalen (Egelbeek, Dorpse beek Vaassen, Nieuwe beek, Hartense molenbeek, (Nijmolense beek, Smallertse beek, Verloren beek en Klaarbeek). De hoge ecologische en landschappelijke waarden van beken en beekdalen worden onderschreven in provinciale en gemeentelijke plannen, en die van het waterschap Vallei en Veluwe. Hoewel in het ontwerpplan aandacht is voor deze beken, vinden wij dat er geen aantasting door de aanleg van het fietspad plaatst mag vinden, maar waar mogelijk een versterking van de ecologische en landschappelijke waarde moet worden gerealiseerd.

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

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

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

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

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

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

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

- Voor de veiligheid van de fietser lijkt het ons raadzaam over het gehele traject een zo uniform mogelijk voorrangbeleid te handteren. Ook aansluiten op het traject in de gemeente Apeldoorn.
- Het lijkt ons belangrijk eerst de knelpunten in het traject op te lossen voor het fietspad te verbreden of tenminste gelijktijdig.
- Omdat wijziging in voorrangsituaties optreedt is ter bescherming van de fietser duidelijke voorlichting in brede zin noodzakelijk.
- De fietsroute wordt ook veelvuldig gebruikt door voetgangers/wandelaars. Dit vraagt om aandacht bij ontwerp en aanleg.

Ir H. Rijken en drs. W. Oosterloo

Voorzitter cq bestuurslid KNNV Epe-Heerde