

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Cleantech Regio
Van: Willem Smink, Wim van der Wijk, Carien ten Cate
(Royal HaskoningDHV)
Datum: 28 juli 2021 (aanv. 18 oktober 2021)
Onderwerp: **Managementsamenvatting eindrapport F50
Apeldoorn-Epe**

Deze memo bevat de managementsamenvatting van het eindrapport van de F50 tussen Apeldoorn en Epe. Het eindrapport gaat dan ook dieper in op alle aspecten die in deze samenvattende memo worden benoemd.

1 Aanleiding & doel

Cleantech Regio werkt samen met de partners Provincie Gelderland, gemeente Apeldoorn en gemeente Epe aan het streven naar een kwalitatief hoogwaardige fietsroute tussen Apeldoorn en Epe: de F50. Deze fietsroute zou het dagelijkse fietsgebruik moeten stimuleren en tegelijk een bijdrage kunnen leveren aan de actuele maatschappelijke vraagstukken, zoals de klimaatdoelstellingen en de bereikbaarheid en leefbaarheid van het stedelijk gebied. Om die reden is een belangrijk element van dit project om op integrale wijze de waarden van het gebied te benutten en te versterken. In de voorgaande jaren heeft de Cleantech Regio verkenningen uitgevoerd naar mogelijke tracés voor deze fietsroute. Het resultaat hiervan is een tweetal tracévarianten tussen Apeldoorn en Vaassen (Veluweflankroute en de Baronnenroute). Gedurende dit project zijn daarnaast drie tracévarianten bij Epe ontstaan.

Voor deze vijf tracédelen – en voor het tussenliggende deel – is door middel van een integrale gebiedsbenadering onderzocht of een goed functionerende, vlotte en veilige fietsroute ingepast kan worden.

2 Verwacht gebruik

De fietsroutes tussen Apeldoorn en Epe worden ter hoogte van Apeldoorn noord op dit moment dagelijks door zo'n 3.000 fietsers gebruikt, waarvan ruim de helft via de Dorpenroute (Oude Zwolseweg). De rest is ongeveer fifty-fifty verdeeld over het Treinbaanpad en de fietspaden langs het Apeldoorns Kanaal. Ten zuiden van Epe zijn er circa 1.500 dagelijkse fietsers; iets meer dan de helft kruist de N309 bij de Dorpenroute, de rest via de fietstunnel bij de Europalaan. Bij de verbeterde F50-route is de verwachting dat er 2.250 (Epe) tot 5.000 (Apeldoorn) fietsers dagelijks gebruik maken van de fietsroutes tussen Apeldoorn en Epe. De verwachte groei na aanleg van de F50 in fietsers bedraagt daarmee 750 tot 2.000 fietsers per dag. Ten opzichte van nu is dat een stijging van circa 60% procent. De verwachting is dat het overgrote deel van deze fietsers gebruik zal gaan maken van de F50. Met name fietsers die nu gebruik maken van de Dorpenroute zullen gebruik gaan maken van de F50; onder de fietsers langs het Apeldoorns Kanaal wordt een minder grote verschuiving verwacht.

3 Visie

De ruimtelijke inpassing van de verschillende fietsroutes is gebaseerd op een drietal kernopgaven die het project nastreeft. Deze drie opgaven vormen de basis van elke tracévariant en komen voort uit de Landschapsvisie (Eelerwoude, september 2017):

- Behoud, herstel en versterking van de karakteristieke landschappelijke waarden, de cultuurhistorische en natuurwaarden;
- Verhogen van de belevingswaarde van het gebied voor zowel de fietsers als de mensen die in het gebied wonen, werken en recreëren;
- Vormgeving van een vlotte en veilige fietsroute als een herkenbare entiteit, maar wel passend in het landschap

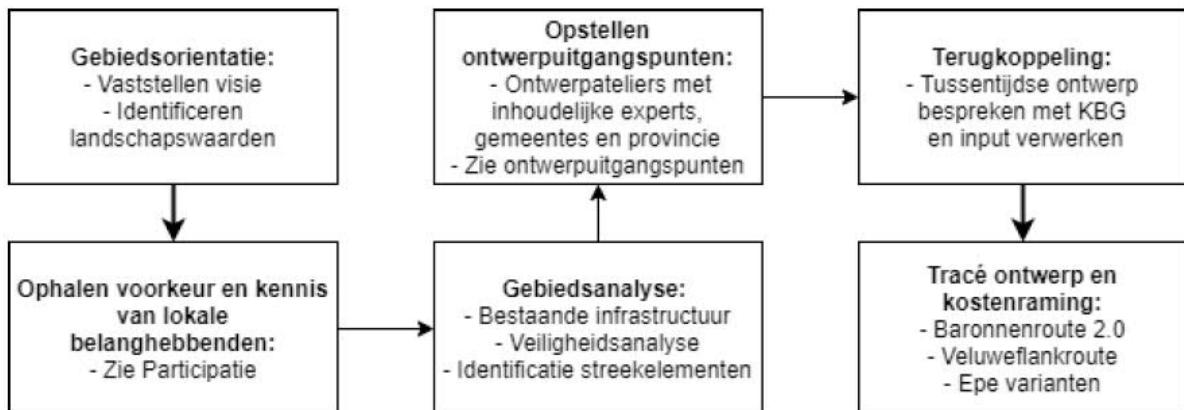
Om deze kernopgaven te kunnen integreren met het ontwerp van de fietsroute wordt de opgave niet als een lijnopgave beschouwd (zoals vaak bij fietsroutes het geval is), maar als een gebiedsopgave. Deze aanpak biedt de mogelijkheid om effectief en integraal te ontwerpen.

Het strategische doel is dat de uiteindelijke voorkeurstracés volledig zijn geïntegreerd in (en met) de omgeving. Op die manier worden in dit project de meekoppelkansen vanuit de omgeving benut, waarmee ook bijvoorbeeld landschap, ecologie en cultuurhistorie worden versterkt met de fietsroute als drager. Kortom, een fietstraject waar vlotte en veilige mobiliteit hand in hand gaan met een natuurlijker en aantrekkelijker landschap.

4 Doorlopen proces

De basis voor de uitwerking van deze route is gelegd door de omgeving. Door eerst met hen in gesprek te gaan en criteria, ideeën, eisen en wensen op te halen is deze basis gelegd. Via de projectgroep en via ontwerpateliers zijn de betrokken partners – onder andere de gemeenten Apeldoorn en Epe, Cleantech Regio en provincie Gelderland – uiteraard ook nauw betrokken gedurende het gehele proces.

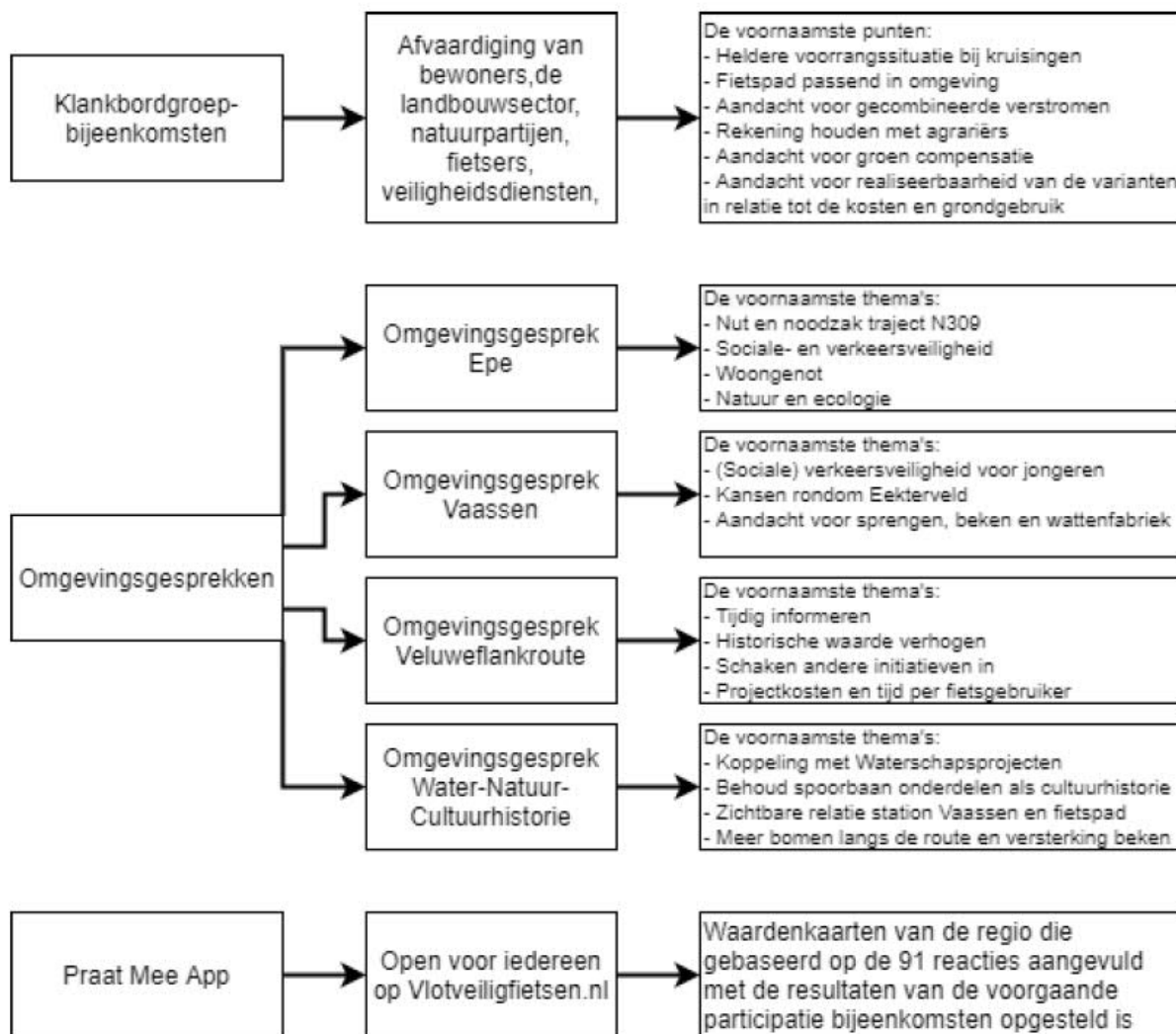
Een schematische weergave van dit proces en de manier waarop alle informatie is gebundeld in één integraal ontwerp voor het gehele tracé is onderstaand weergegeven.\



In de onderstaande stukken (5 Participatie, 6 Ontwerpuitgangspunten en 7 Afwegingen per tracé) wordt dit nader gespecificeerd.

5 Participatie

De reacties en ideeën uit de directe omgeving spelen een belangrijke rol in de uiteindelijke ontwikkeling van de ontwerpuitgangspunten. De participatie van de omgeving is op drie manieren vormgegeven in dit project. De invulling hiervan, met de belangrijkste uitkomsten per vorm zijn visueel weergegeven in het volgende diagram.



Deze reacties zijn als input gebruikt bij het opstellen van de ontwerpuitgangspunten zoals hieronder bij paragraaf 6 besproken. Alle individuele reacties en gespreksverslagen zijn vastgelegd in afzonderlijke stukken en gedeeld met de opdrachtgever.

6 Ontwerpuitgangspunten

De ontwerpuitgangspunten hebben verschillende bronnen. De publieke partners hebben ontwerpuitgangspunten via de projectgroep en ontwerpateliers mee gegeven, de omgeving op verschillende andere manieren. Deze uitgangspunten zijn onder te verdelen in een viertal thema's en monden uit in een set van eisen (randvoorwaarden) en wensen.

1. Omgeving & participatie

De input van zowel de klankbordgroep bijeenkomsten, omgevingsgesprekken, als de Denkmee-app (of Praatmee-app) heeft een belangrijke rol gespeeld in het opstellen van de onderstaande ontwerpuitgangspunten. De belangrijkste punten per type participatie zijn in het diagram in het voorgaande hoofdstuk 5 opgenomen.

2. Kwaliteit fietsroute

Een kwalitatief hoogwaardige fietsroute betekent dat er vlot en veilig gefietst kan worden, wat wil zeggen dat er minimaal oponthoud, minimale hinder door medeweggebruikers en minimale kans op ongevallen op de route is.

- a. *Dwarsprofielen - eis*
Het merendeel van de fietsroutes moet worden afgesloten van autoverkeer en om vier fietsers (twee per richting) tegelijk veilig te kunnen faciliteren moet de fietspadbreedte overal 4 meter breed zijn.
- b. *Kruisingen - eis*
Bij de kruisingen moeten fietsers voorrang krijgen en de kruising moet goed zichtbaar en veilig aangelegd worden voor alle weggebruikers. Als de veiligheid van de fietsers vanwege hoge intensiteit van het autoverkeer niet voldoende gegarandeerd kan worden, wordt een ongelijkvloerse kruising ingepast.
- c. *Tunnels - eis*
De effectieve breedte voor de fietsers blijft 4 meter; in relatie tot andere (weg)gebruikers als wandelaars of fauna kan dit uitgebreid worden. Ook wordt de tunnel zo veilig en overzichtelijk mogelijk gemaakt.
- d. *Verharding - eis*
Overal wordt de route voorzien van een doorgaande gesloten verharding van asfalt of beton in een (zachte) roodtint (uitgangspunt). Vanwege landschappelijk inpassing kan van de kleur enigszins afgeweken worden, mits dit de verkeersveiligheid niet nadelig beïnvloed.
- e. *Overig - uitgangspunt*
Er wordt op de route gestreefd naar ruime bochten (binnenstraal 20 meter, minimaal 15 meter) en veilige interactie met medegebruikers, waaronder landbouwverkeer, voetgangers, ruiters en vee.

3. Ruimtelijke kwaliteit

De omgeving en beleving daarvan door de mensen, planten en dieren zijn leidend in het ontwerp van de fietsroute.

- a. *Landschap - eis*
Behouden en versterken van de karakteristieken en overgangen van elk landschapstype (enkenlandschap, beekdallandschap en ontginningslandschap).
- b. *Cultuurhistorie - eis*
Inspelen en versterken van cultuurhistorische elementen, zoals de oude spoorbaan en het beeklandschap.
- c. *Beekkruisingen – maat*
 - Fietsroute behoud 4 meter breedte met eenduidige vormgeving en belijning.
 - Brugdek zichtbaarder maken.
 - Vispasseerbaarheid verbeteren.
- d. *Medegebruik – wens*
Gemengde verkeersstromen zoveel mogelijk voorkomen (eigen ruimte binnen profiel van de fietsroute).
- e. *Rustpunten – wens*
Op logische plekken op de route worden verschillende rustpunten gecreëerd die inspelen op de huidige gebruikers en passen bij de bestaande natuur en cultuurhistorie.
- f. *Ecologie – randvoorwaarde*
Bij elk ontwerp moet ingezet worden op de versterking van de ecologische waarden rondom de fietsroute. In de berm, omliggende waterpartijen, aangrenzende bomen en bossen en ook op vegetatie-schrale gebieden: overal moet gekeken worden naar mogelijke versterking.

g. *Tunnels – wens*

De vormgeving zal eenduidig worden met de rest van de fietsroute om de herkenbaarheid en esthetische waarde te verhogen. Waar nodig wordt ook gekeken naar ecologische oplossingen om ook fauna doorgang te kunnen bieden.

4. Technische randvoorwaarden – randvoorwaarden

Zware kabels en leidingen blijven liggen in de bodem onder de nieuwe verharding of worden, waar nodig, verlegd. Markeringen op de fietsroute worden slijtvast en retro-reflecterend uitgevoerd zonder de afvloeiing van regenwater te verstoren, om de veiligheid te waarborgen. In de huidige situatie zijn veel delen op de fietsroutes niet of nauwelijks verlicht. Het is de wens om deze waardevolle donkerte waar mogelijk te behouden. Echter veiligheid staat bij de route voorop, daarom zal naar passende verlichting worden gezocht. Bij kruispunten en in tunnels wordt wel goede verlichting aangelegd en bestaande (oriëntatie) verlichting blijft behouden.

7 Afwegingen per tracé

In de afweging zijn de Baronnenlijn 2.0 en de Veluweflankroute meegenomen en ten noorden van de N309 zijn drie tracévarianten bij Epe bekeken. Deze vijf varianten kennen elk hun eigen kwaliteiten en knelpunten die hieronder worden toegelicht. Al deze varianten voldoen aan de hiervoor beschreven eisen. Dat betekent onder meer dat in dit VO het fietspad overall voldoet aan de eis van 4 meter breedte.

Voor de uitgebreide afwegingen per tracédeel wordt verwezen naar het hoofdrapport.

7.1 Veluweflankroute

Voor dit tracédeel heeft het behoud en het versterken van de bestaande natuur- en streekelementen een prominente rol gekregen. Al slingerend door het agrarische gebied tussen het Apeldoorns kanaal en het spoorbaantracé loopt dit tracédeel door verschillende bestaande landschappen. Met name het beekdallandschap is sterk aanwezig en zal door uitbreiding van de oevers, het aanleggen van natuurvijvers en het creëren van kruidenrijke graslanden rondom de fietsroute een impuls krijgen. Daarnaast worden cultuurhistorische elementen versterkt bij deze route. Denk hierbij aan de historische houtwallen en de oude graanmolens.

De veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers wordt zo goed mogelijk gewaarborgd, mede door de aanleg van duidelijke zichtbare kruispunten en door veilige onderlinge passages tussen de weggebruikers. Wel heeft de fietser op enkele onderdelen van dit traject te maken met medegebruik door kruisend vee (bij voorkeur ongelijkvloers op te lossen), landbouwverkeer en recreatie, wat ervoor zorgt dat de veiligheid van de Veluweflankroute vraagt om maatwerk.

7.2 Baronnenlijn 2.0

Voor het tracé de Baronnenlijn 2.0 is gekozen om in te spelen op de vele cultuurhistorische elementen die aanwezig zijn op én rondom het oude spoorbaantracé. Om zoveel mogelijke deze elementen terug te laten komen in de fietsroutes zijn een aantal ontwerpkeuzes gemaakt:

- Het tracéprofiel is ontworpen met een ononderbroken profiel: rechtlijnig met een constante hoogte en breedte. Op deze manier komt het gevoel van de oude spoorlijn optimaal tot zijn recht.
- Het kleurontwerp van de fietspaden is roodbruin geworden, verwijzend naar de historische spoorstaven.
- Alle vormgeving van zitelementen, rustpunten, lichtmasten en de bruggen(leuning) langs en op de route is geïnspireerd op de oude spoorbaan.

Hiernaast wordt ook aandacht besteed aan de versterking van de natuur (ecologische waarden), met name voor de beekkruisingen en bermen.

Qua veiligheidsaspecten is de Baronnenlijn anders ingedeeld dan de Veluweflankroute. Waar bij de Veluweflankroute de fietsers vaker te maken krijgen met landbouwverkeer, krijgt de Baronnenlijn meer

te maken met voetgangers en ruiterverkeer. Om mogelijke hinder hiervan te voorkomen is er bij dit tracé extra ruimte gecreëerd voor zowel voetgangers als ruiters, wat ook ten gunste komt van de ecologische waarden.

7.3 Epe varianten

Voor dit tracédeel bij Epe is er één traject zuidelijk van de N309 ontworpen en zijn er een drietal varianten ontworpen voor het deel noordelijk van de N309. Voor het eerste deel ten zuiden van de N309 is gekozen om in te spelen op de bestaande natuur en watergangen. Door de beken en de natuur rondom de fietsroute zichtbaarder en toegankelijker te maken wordt de interactie met de fietser verhoogd, maar wordt tegelijkertijd ook de natuur zelf versterkt. Juist in deze regio rondom Epe zijn verschillende locaties met bijzondere flora en fauna. Door dat in het ontwerp rekening mee te houden, kunnen dassen- en vleermuizenpopulaties bijvoorbeeld behouden en versterkt worden door de fietsroute. Daarnaast zijn in dit tracédeel twee fietstunnels voorzien, ter hoogte van de Laan van Fasna (Vaassen) en ter hoogte van de Eekterweg (tussen Vaassen en Epe).

De drie tracévarianten voor het traject ten noorden van de N309 bestaan uit:

- **Europalaan – Oude Spoorbaan:** Bij dit traject maakt de fietsroute gebruik van de rechtlijnigheid van de oude spoorbaan. Dit is de meest directe route. Daarnaast wordt hiermee maximaal ingespeeld op het cultuurhistorische kenmerk van de spoorbaan. Deze variant gaat in meer of mindere mate ten koste van tuinen van mensen woonachtig aan de Leenhofweg, Europalaan en De Pal. Hier is veel weerstand tegen. De grond van de oude spoorbaan is in eigendom bij de gemeente en wordt door de bewoners gehuurd. Voor deze variant zal enige bomenkap in het Kapelbosje nodig zijn.
- **Europalaan Agrarisch, oostelijk gelegen route naast de oude spoorbaan:** De oostelijke variant is minder direct en volgt het oude spoorbaantracé niet. Wel loopt de route parallel aan de oude spoorbaan en wordt de rechtlijnigheid zoveel mogelijk benaderd. Bij deze variant wordt het oorspronkelijke tracé van de spoorbaan niet gevolgd, waardoor de impact voor de bewoners veel minder groot is. Het Kapelbosje blijft grotendeels gespaard en deze variant biedt ruimte en logische aanknopingspunten voor natuurcompensatie en/of het versterken van natuurwaarden.
- **Europalaan - Leenhofweg:** Deze routevariant is minder direct en vloeiend, omdat van bestaande infrastructuur gebruik wordt gemaakt. Hierdoor wordt minder natuur aangetast, maar hierdoor is er ook minder interactie met en versterking van de omgeving mogelijk. Dit gaat gepaard met een grotere hoeveelheid gemotoriseerd medegebruik van de fietsroute, omdat de Europalaan als fietsstraat wordt ingericht. De verkeersveiligheid van deze variant is daardoor minder goed geborgd. Wel zorgt dat ervoor dat de route in het donker sociaal veilig en goed verlicht is. Bij deze variant moeten verschillende voorzieningen verplaatst worden of opgeheven (speelveld en parkeerplaatsen).

8 Kostenraming

De investeringskosten van de verschillende tracédelen en varianten zijn geraamd. De investeringskosten bestaan uit bouwkosten, engineeringskosten, vastgoedkosten en overige bijkomende kosten. Voor de totale route, in de verschillende combinaties van tracévarianten, zijn de investeringskosten opgehoogd met een objectoverschrijdende risicoreservering en BTW en is de bandbreedte van de onzekerheidsmarge (30%) weergegeven.

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de kosten voor de aanleg/verbetering van de verschillende tracédelen binnen de beide gemeenten. De verdeling zegt niets over de verdeling van de bijdragen van de gemeenten, de provincie en eventueel het rijk. Dat wordt in een later stadium bepaald.

Investeringskosten F50 Apeldoorn - Epe

varianten Apeldoorn	Europaan Epe	Totaal			Gemeente Apeldoorn	Gemeente Epe Vaassen - N309	Gemeente Epe Europaan
Baronnenroute	Oude Spoorbaan	€ 43.627.864,00	€ 36.155.659,00	€ 31.439.703,00	€ 5.330.686,00	€ 25.409.216,00	€ 699.801,00
Baronnenroute	Leenhofweg	€ 44.309.116,00	€ 36.720.235,00	€ 31.930.639,00	€ 5.330.686,00	€ 25.409.216,00	€ 1.190.737,00
Baronnenroute	Agrarisch	€ 44.764.852,00	€ 37.097.290,00	€ 32.268.513,00	€ 5.330.686,00	€ 25.409.216,00	€ 1.518.611,00
Veluweflankroute	Oude Spoorbaan	€ 48.274.897,00	€ 40.006.788,00	€ 34.788.511,00	€ 8.679.494,00	€ 25.409.216,00	€ 699.801,00
Veluweflankroute	Leenhofweg	€ 48.956.149,00	€ 40.571.364,00	€ 35.279.447,00	€ 8.679.494,00	€ 25.409.216,00	€ 1.190.737,00
Veluweflankroute	Agrarisch	€ 49.411.885,00	€ 40.948.419,00	€ 35.607.321,00	€ 8.679.494,00	€ 25.409.216,00	€ 1.518.611,00
	risicoreservering		inclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief
	BTW	inclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief

Tracédelen	Gemeente Apeldoorn		Gemeente Epe	Gemeente Epe - Europaan		
	Baronnenlijn 2.0	Veluweflankroute		Oude Spoorbaan	Leenhofweg	Agrarisch
Bouwkosten	€ 3.873.334	€ 6.317.378	€ 18.546.553	€ 511.738	€ 870.740	€ 966.056
Engineeringskosten	€ 968.333	€ 1.579.344	€ 4.636.638	€ 127.934	€ 217.685	€ 241.514
Vastgoedkosten	€ 33.902	€ 40.480	€ 46.805	€ 0	€ 0	€ 197.529
Overige bijkomende kosten	€ 455.117	€ 742.292	€ 2.179.220	€ 60.129	€ 102.312	€ 113.512
Investeringskosten (subtotaal)	€ 5.330.686	€ 8.679.494	€ 25.409.216	€ 699.801	€ 1.190.737	€ 1.518.611
Objectoverschr. risicoreservering	€ 799.603	€ 1.301.924	€ 3.811.382	€ 104.970	€ 178.611	€ 227.792
Investeringskosten excl BTW	€ 6.130.289	€ 9.981.418	€ 29.220.599	€ 804.771	€ 1.369.347	€ 1.746.402
BTW	€ 1.266.933	€ 2.062.837	€ 6.038.956	€ 186.315	€ 282.992	€ 361.673
Investeringskosten incl BTW	€ 7.397.222	€ 12.044.255	€ 35.269.555	€ 971.087	€ 1.652.339	€ 2.108.075
<i>Bandbreedte 30%</i>	<i>minimum</i>	<i>€ 5.178.055</i>	<i>€ 8.430.979</i>	<i>€ 24.681.688</i>	<i>€ 679.761</i>	<i>€ 1.156.637</i>
	<i>maximum</i>	<i>€ 9.616.389</i>	<i>€ 15.657.532</i>	<i>€ 45.637.421</i>	<i>€ 1.262.413</i>	<i>€ 2.148.040</i>
						<i>€ 1.475.653</i>
						<i>€ 2.740.498</i>

- Afhankelijk van de tracékeuzes in Apeldoorn (Baronnenlijn 2.0 of Veluweflankroute) en in Epe (Europaan – Oude Spoorbaan, Europaan Agrarisch of Europaan – Leenhofweg) bedragen de investeringskosten van de F50 tussen € 31,4 miljoen en € 35,8 miljoen exclusief risicoreservering en BTW, tussen € 43,6 miljoen en 49,4 miljoen inclusief.
- Het overgrote deel van de kosten zit in het tracédeel in Gemeente Epe ten zuiden van de N309: € 25,4 miljoen exclusief, € 35,3 miljoen inclusief. Dit komt niet alleen door de grote lengte van dit trajectdeel, maar ook doordat in dit trajectdeel twee fietstunnels en een verkeersregelininstallatie zitten.
- Relatief zijn de vastgoedkosten het hoogst in het Apeldoornse deel van het tracé. De investeringskosten van de Veluweflankroute zijn € 3,4 miljoen exclusief (ruim 60%) hoger dan de Baronnenlijn 2.0; € 4,6 miljoen inclusief. Dit verschil zit zowel in bouw- en engineeringkosten als in vastgoedkosten en overige bijkomende kosten.
- De verschillen tussen de varianten Europaan zijn in absolute zin, gerelateerd aan de totale investering voor de F50, beperkt, maar relatief fors: Het verschil in investeringskosten tussen de voordeligste en de duurste variant, de Oude Spoorbaan en de Agrarische variant is € 0,8 miljoen (exclusief), ofwel ruim 45%, of € 1,1 miljoen (inclusief).

9 Samenvatting & conclusie

Samenvattend luidt het advies:

Zet in op realisatie van een hoogwaardige fietsroute tussen Apeldoorn en Epe en creëer daarmee kansen om de unieke landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van het gebied te versterken.

De concrete uitwerking van de uitgangspunten in het ontwerp is mede gebaseerd op de reacties uit de omgeving. De uiteindelijke afwegingen die leiden tot dit advies zijn gebaseerd op alle voor dit project relevante technische en inhoudelijke expertise. Dat betekent dat de component 'draagvlak' in dit onderzoek niet is meegenomen in de afweging. De vergelijking van varianten is gebaseerd op technisch-inhoudelijke parameters.

De onderlinge weging tussen de verschillende criteria en de keuzes voor een mogelijk vervolg zijn uiteindelijk een bestuurlijke afweging.

Zijn de maatregelen ter versterking van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden daarmee een excuus om de realisatie van de hoogwaardige fietsroute F50 te verantwoorden? Geenszins. Ongeacht deze waarden heeft de fietsroute, in de optiek van de projectgroep Fietsroute F50 Apeldoorn – Epe van de Cleantech Regio – een meerwaarde door de

verwachte bevordering van het fietsgebruik tussen beide kernen. Maar juist door de omgeving nauw te betrekken kunnen tal van kansen worden benut, die én zorgen voor een betere inpassing in het gebied zelf én beter rekening houden met de belangen van iedereen die gebruik maakt van de route en het gebied. Door dit op te nemen in het ontwerp willen de Cleantech Regio, de gemeenten Apeldoorn en Epe en de provincie Gelderland niet alleen een fietsroute realiseren, maar juist ook de directe omgeving actief betrekken en samen met betrokkenen uit die omgeving bekijken hoe het gebied versterkt kan worden op een manier die zij zien zitten.

Tracévarianten zuidzijde: Baronnenlijn 2.0 versus Veluweflankroute

Beide tracévarianten kunnen op verkeersveilige wijze worden ingepast, waarbij landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kansen kunnen worden benut en waarden versterkt.

Per saldo verdient op technische en inhoudelijke gronden de Baronnenlijn 2.0 de voorkeur, vanwege het intrinsieke risicoverschil, door het gezamenlijk gebruik van delen van de Veluweflankroute door fietsers en gemotoriseerd verkeer. Fysieke scheiding van deze verkeerssoorten is hier niet of nauwelijks mogelijk. Dit in tegenstelling tot de Baronnenlijn 2.0, waar voor het medegebruik van de fietsroute door wandelaars en ruiters separate voorzieningen relatief eenvoudig kunnen worden ingepast. Bijkomende voordelen zijn de cultuurhistorische eenheid van de Baronnenlijn 2.0 en de lagere investeringskosten. Aan de andere kant verschillen ook de onderhoudskosten van de beide tracévarianten.

Tracévarianten noordzijde: drie varianten Europalaan, ten noorden van de N309

Alle drie de tracévarianten kunnen op verkeersveilige wijze worden ingepast, waarbij bij twee varianten de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kansen kunnen worden benut en waarden versterkt. Per saldo verdient op technische en inhoudelijke gronden de oostelijk gelegen route naast de voormalige spoorbaan (variant Europalaan Agrarisch) de voorkeur. Deze variant biedt de beste mogelijkheden om de natuurwaarden te versterken of te compenseren en borgt de verkeersveiligheid optimaal door het vermijden van medegebruik. De privacy van aanwonenden wordt daarnaast goed geborgd door de (groene) buffer tussen de tuinen en de fietsroute. De investeringskosten van deze variant zijn wel hoger dan van beide andere varianten.