

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Provincie Gelderland

Potentiebepaling westelijke route Deventer - Zutphen

Datum
Kenmerk
Eerste versie

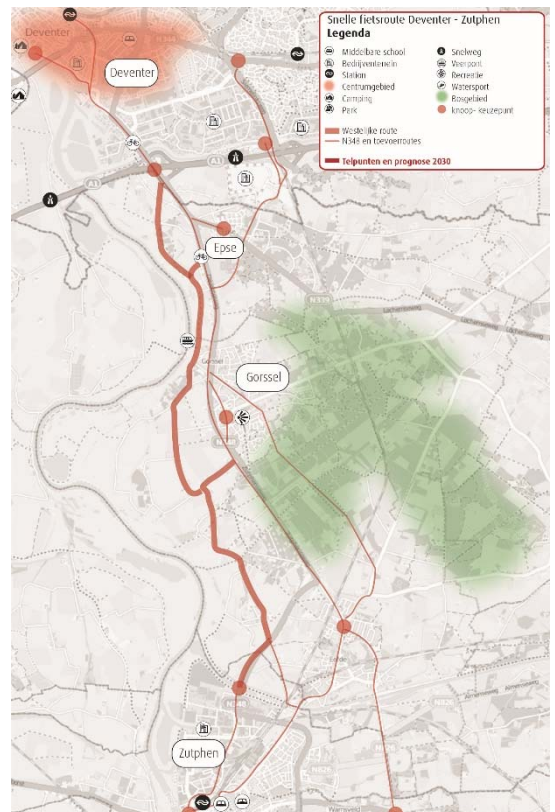
2 juli 2018
SDD031/Lsi/0123.01

1 Snelle fietsroute Deventer – Zutphen

In 2017 heeft Goudappel Coffeng BV in opdracht van de Cleantech regio onderzoek uitgevoerd naar de potentie van de snelle fietsroute Deventer – Zutphen. Vervolgens is een voorkeursvariant uitgewerkt tot een schetsontwerp (Goudappel Coffeng BV, 2017, kenmerk SDD022/Adr/00840.02). Momenteel is het al een veel gebruikte corridor, waar overal meer dan 1.000 fietsers per etmaal fietsen.

In het onderzoeksrapport is de voorkeursvariant een snelle fietsroute langs de provinciale weg N348. Om te komen tot een hoogwaardige snelle fietsroute zijn wel infrastructurele maatregelen gewenst, zoals een brug/tunnel ten zuiden van Epse, fietspad langs de rondweg van Gorssel en een nieuwe schakel langs de N348 bij Eefde.

De provincie Gelderland heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd om te kijken naar de potentie van een snelle fietsroute ten westen van de N348 voor de corridor Deventer- Zutphen. Dit als aanvullend onderzoek op het onderzoek in 2017. De onderzochte route in deze notitie is in figuur 1.1 weergegeven (dikke rode lijn). Routes om ter hoogte van de Quatre Bras af te buigen naar Zuidwest zijn in het onderzoek van 2017 meegenomen. Deze routes worden in deze notitie niet opnieuw beschouwd als routemogelijkheden. Het gaat in deze notitie om een geheel westelijke snelle fietsroute tussen Deventer en Zutphen.



Figuur 1.1: Onderzochte westelijke fietsroute in rood

1.1 Werkwijze

In deze notitie wordt de potentie bepaald van een westelijke snelle fietsroute Deventer-Zutphen. Tevens is gekeken welke routemogelijkheden er zijn aan de westzijde van de N348. De potentie wordt berekend door te kijken hoeveel fietsers na realisatie gebruik gaan maken van de snelle fietsroute. Hierbij is ervan uitgegaan dat enkel aan de westzijde een snelle fietsroute wordt gerealiseerd. De potentie van de routes is als volgt bepaald.

Stap 1: Bepalen basisjaar

- Vanuit het verkeersmodel Stedendriehoek zijn de verplaatsingen voor alle vervoerswijzen bepaald tussen de gebieden rondom de fietsroutes voor het basisjaar 2012.
- Het fietsaandeel van deze verplaatsingen is bepaald aan de hand van de vervoerswijzekeuzetool die ook is opgenomen in de Mobiliteitsscan.
- De fietsers tussen de gebieden zijn toegedeeld aan de wegvakken op de route*.
- De aantallen fietsers per wegvak zijn getoetst en bijgesteld aan de hand van de getelde aantallen fietsers.

Stap 2: Bepaling autonome situatie 2030

- Met dezelfde verdeling over de wegvakken en dezelfde vervoerswijzekeuzeverdeling wordt de matrix voor 2030 toegedeeld aan het netwerk.
- Dit bepaalt het aantal fietsers in 2030.

Stap 3: Bepaling maximale potentie, zonder herverdeling tussen de routes

- Met de vervoerswijzekeuzetool die ook is opgenomen in de Mobiliteitsscan wordt de fietspotentie per verplaatsing tussen de gebieden rondom de route bepaald, als de route 10-20% sneller en aantrekkelijker wordt.
- De werkelijke potentie per wegvak wordt bepaald met de routes die we al hadden uit het onderzoek van 2017.

Stap 4: Herverdeling tussen de routes

- De laatste stap is de herverdeling tussen de routes. Hierbij is het uitgangspunt geweest dat de westelijke route ontwikkeld wordt tot een snelle fietsroute. De kwaliteit van de route langs de N348 blijft behouden, maar krijgt geen snelle fietsroute kwaliteit. Met onderhoud van de N348 wordt ook het fietspad meegenomen.

*De aanname is gedaan dat door de ontwikkeling van een westelijke snelle fietsroute, meer mensen overstappen op de westelijke route. Stap 4 is uitgevoerd door de verdeling tussen de routes aan te passen bij stap 1. Dit wijkt af van de eerdere potentiebepaling voor de gehele corridor Deventer - Zutphen (onderzoek 2017).

2 Potentiebepaling

Voor onze analyse gebruiken we niet de Mobiliteits-scan zelf, maar een tool die (ook) in de Mobiliteits-scan is opgenomen. Op basis van het nationaal verkeersmodel wordt een schatting gemaakt van de reistijd tussen verschillende gebieden per auto, fiets en openbaar vervoer. Dit levert op basis van landelijke kentallen inzicht op van de vervoerswijzekeuze. Door de reistijd van de fiets aan te passen, ontstaat –op basis van elasticiteiten– inzicht in het verwachte effect op de vervoerswijzekeuze.

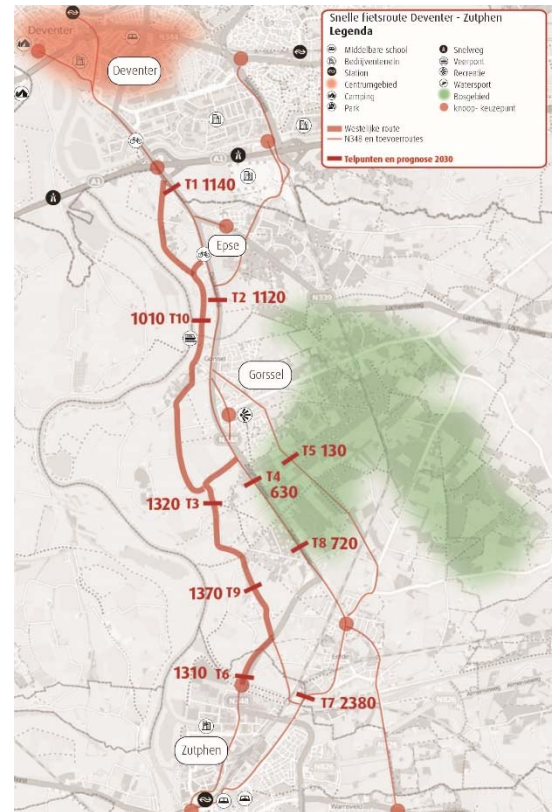
Voor de potentiebepaling is ervan uitgegaan dat een snelle fietsroute aan de westzijde wordt gerealiseerd. Hoe de route exact loopt, wordt in hoofdstuk 3 bestudeerd. Voor de potentieberekening is de exacte route niet van belang, omdat het uitgangspunt een westelijke snelle fietsroute is, waar een kwaliteitsverbetering wordt gemaakt.

De bepaalde potentie is weergegeven in tabel 2.1.

	prognose 2030 met maatregelen	
	telling sep. 2016	westelijke route
T1	1.520	1.140
T2	1.260	1.120
T3	150	1.320
T4	1.220	630
T5	130	130
T6	600	1.310
T7	1.970	2.380
T8	890	720
T9	-	1.370
T10	-	1.010

Tabel 2.1: Tel- en potentiecijfers

Voor een volledige vergelijking tussen deze potentieberekening en de potentieberekening van 2017 is dezelfde methodiek ook toegepast voor de oorspronkelijke potentieberekening van 2017. Deze resultaten staan in bijlage 2.



Figuur 2.1: Potentie westelijke snelfietsroute Deventer - Zutphen

3 Verkenning routemogelijkheden

De provincie Gelderland heeft diverse routemogelijkheden voor de westzijde aangedragen (zie bijlage 1). Met input van deze kaart hebben we een quick scan uitgevoerd naar de kwaliteit en haalbaarheid van de routemogelijkheden. De route is in meerdere delen opgedeeld.

Deventer - Epse

De ingrepen om te komen tot een snelle fietsroute tussen Deventer en Epse zullen bestaan uit het verbreden en verharden van de huidige paden. Een aandachtspunt is verlichting, die ontbreekt momenteel. Agevraagd kan worden of dit ook mogelijk is in verband met het aanwezige groen en natuur (flora- en fauna). De route ligt redelijke afgelegen van de bebouwde kom, waardoor sociale onveiligheid tevens een aandachtspunt is. Voor fietsers tussen Deventer en Epse ligt de route redelijk ver weg. Zij zullen de route langs de N348 blijven gebruiken. Een toevouerroute van Epse naar de route is wenselijk, om voor fietsers tussen Epse-Zutphen de snelle fietsroute toegankelijk te maken.

A.	A1 - Kletterstraat	Nieuwe schakel
B.	Kletterstraat - Weerdsweg	Verharding en breedte
C.	Kletterstraat 15	Eigen terrein / privé grond?
D.	Weerdsweg	Verharding en breedte
E.	Bolmansweg	Verharding, breedte en verlichting

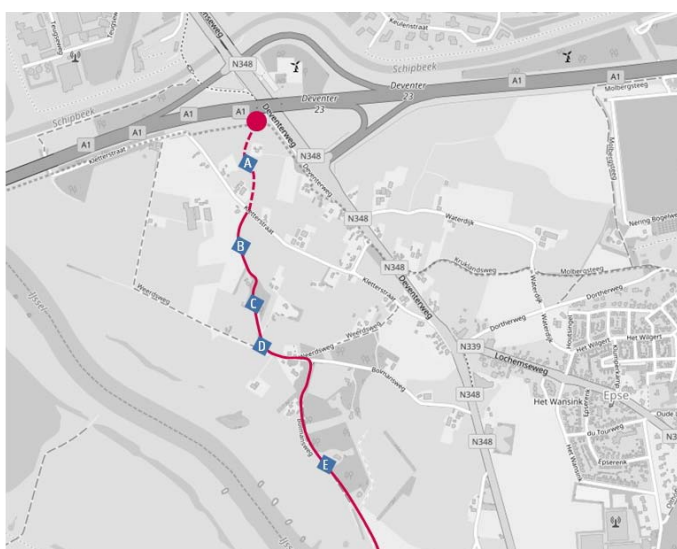


Foto: Kletterstraat (B)



Foto: Weerdsweg (D)

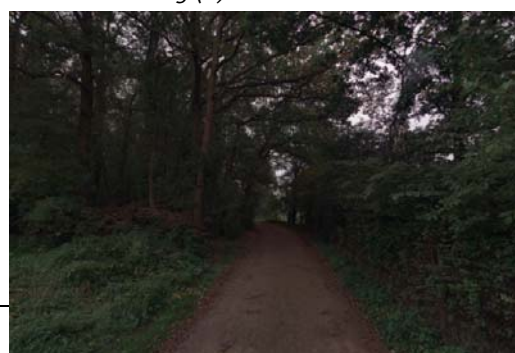


Foto: Bolmansweg (E)

Epse - Gorssel

Tussen Epse en Gorssel lijkt op de kaart een verbinding aanwezig te zijn. Hiernaar kijkend blijkt het een voetpad over/tussen weilanden. De weilanden zijn verpacht. Het waterschap en de gemeente staan positief tegenover het gebruik van deze route, maar de pachters hebben het gebruiksrecht. Met geel zijn op de kaart mogelijke toevorroutes naar Epse aangegeven.

Aandachtspunt is de beschikbaarheid van het gebied met hoogwater. De route ligt relatief dicht bij de IJssel. Onderzocht moet worden in hoeverre het een overloopgebied is en welke gevolgen dit heeft voor het ontwikkelen van een snelle fietsroute.

F.	Bolmansweg 17a	Weiland verpacht
G.	Oversteek Hankweg	Weiland verpacht
H.	Hankweg - Veerweg	Weiland verpacht
I.	Veerweg	Weiland verpacht

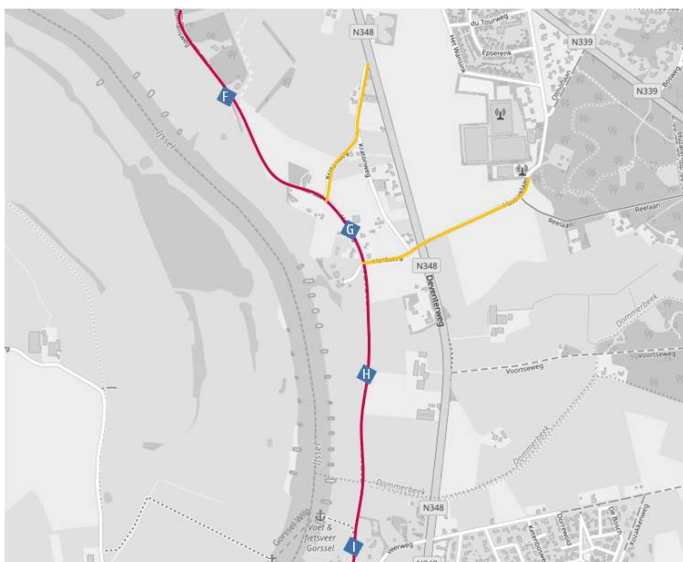


Foto: Bolmansweg (F)



Foto: Oversteek Hankweg (G)



Foto: Veerweg (I)

Gorsseel

Komend vanaf het noorden, langs het pontje, is het logisch om de fietsroute door te trekken via de Veerweg en bij huisnummer 9 een nieuwe schakel te maken naar de Ravenweerdsweg. Vanaf hier zijn twee routes mogelijk, via de Domineesteeg en de Prinsenstraat. De Prinsenstraat ligt iets oostelijker en dus dichterbij de kern Gorsseel. Wel moet de Prinsenstraat worden verhard en verlengd worden tot aan de Gorsseelse Enkweg. Dit scheelt circa 500 meter ten opzichte van de Domineesteeg.

Aandachtspunten zijn wederom de flora en fauna, verlichting en sociale veiligheid.

J.	Veerweg	Verharding, breedte
K.	Veerweg - Ravenweerdsweg	Nieuwe schakel
L.	Domineesteeg	Vergevensgezindheid (bermen)
M.	Prinsenstraat	Verharding, breedte
N.	Prinsenstraat - Gorsseelse Enkweg	Nieuwe schakel

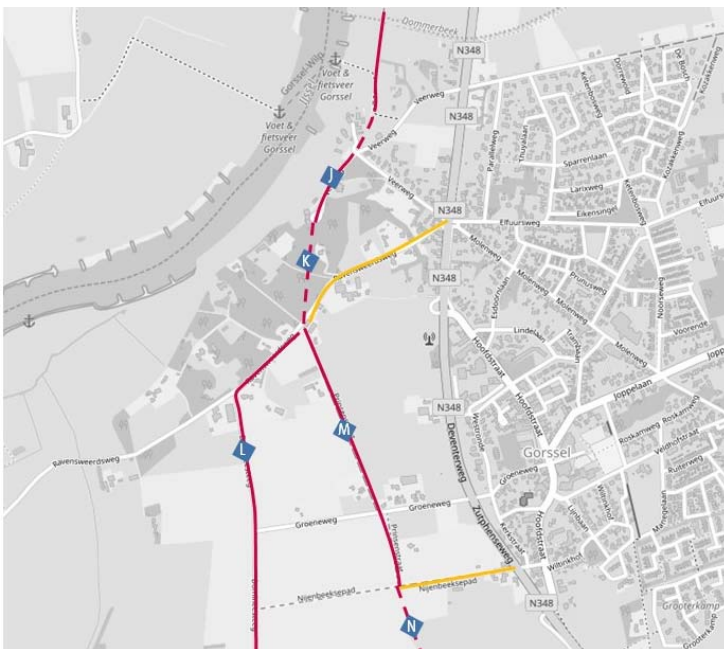


Foto: Veerweg (J)



Foto: Domineesteeg (L)



Foto: Prinsenstraat (M)

Gorssel - Quatre Bras

De twee routes worden verder opgepakt richting Quatre Bras. Bij de meest oostelijke route (O t/m Q) ontbreken schakels. Tussen de Kolkweg en Eesterbrink lijkt wel een verbinding te lopen, maar dit is een smal wandelpaadje. Om tot een hoogwaardige snelle fietsroute te komen, moet een nieuwe schakel worden gemaakt.

De meest westelijke route, via de Gorsselse en Eefdese Enkweg, zijn verhard. Wel ligt deze route verder van de kernen af. Fietsers uit Gorssel moeten gebruik maken van een toevoerroute die haaks op de route staat om bij de fietsverbinding te komen. Dit neemt het gebruik van de snelle fietsroute voor fietsers uit Gorssel af.

Bij de Quatre Brasweg komen de routes weer bij elkaar.

O.	Gorsselse Enkweg - Kolkweg	Nieuwe schakel
P.	Kolkweg - Eesterbrinkweg	Nieuwe schakel
Q.	Eesterbrinkweg	Verharding, breedte
R.	Gorsselse Enkweg	Vergevingsgezindheid
S.	Eefdese Enkweg	Vergevingsgezindheid

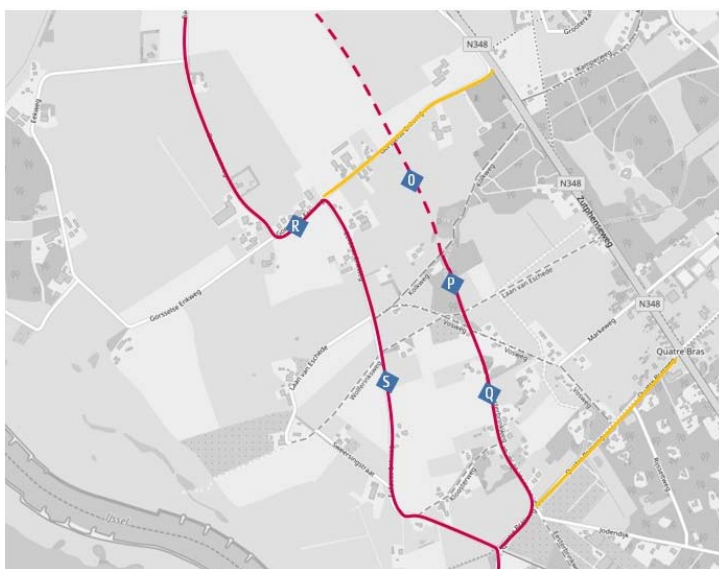


Foto: Eesterbrinkweg (P)



Foto: Gorsselse Enkweg (R)



Foto: Eefdese Enkweg (S)

Quatre Bras - Zutphen

De kwaliteit van de Quatre Brasweg is goed. Aandachtspunten zijn de vergevensgezindheid (bermschade) en het kruispunt Mettrayweg - N348. Fietsers moeten hier de rijbaan oversteken om aan de goede kant van de weg te komen. Deze oversteek moet zichtbaarder worden gemaakt, ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Het fietspad langs de N348 tot aan de Polbrug is ook onderdeel van de voorkeursvariant van de Cleantech Regio. Hier ligt geen ontwerpogave.

T.	Quatre Brasweg - Mettrayweg	Vergevensgezindheid
U.	Mettrayweg - N348	Veiligheid overstekende fietsers



Foto: Quatre Brasweg (T)



Foto: Fietsoversteek Mettrayweg (S)

4 Conclusie

In deze notitie is gekeken naar de mogelijkheden om aan de westzijde van de Zutphenseweg (N348) een snelle fietsroute te realiseren. Dit als alternatief van de snelle fietsschakel langs de N348. Bij het bepalen van de potentie van de westelijke route is ervan uitgegaan dat enkel de westzijde wordt opgewaardeerd tot een hoogwaardige snelle fietsroute. Hierbij is ervan uitgegaan dat de kwaliteit van de route langs de N348 blijft zoals in de huidige situatie.

Over de gehele corridor (tunnel A1 Deventer tot en met Polbrug Zutphen) is de westelijke route circa 300 meter langer dan de fietsroute langs de N348. Met het opwaarderen van de westelijke route naar een kwalitatief hoogwaardige fietsschakel is de verwachting dat fietsers overstappen van de huidige route langs de N348, naar de westelijke route. Uit de rekenkundige prognose blijkt dat de westelijke zijde een fietserspotentie heeft van circa 1.000 fietsers per etmaal tussen Deventer en Zutphen. Met name in het noordelijke deel (Deventer – Gorssel) zien we een groot verschil tussen de potentie van de westelijke route, 1.120 fietsers per etmaal, en de potentie van een snelle fietsroute langs de N348, 2.100 fietsers per etmaal.

Een voordeel van de westelijke zijde is dat het een afwisselende route is met een landschappelijk karakter. Dit wordt door veel fietsers als aantrekkelijk ervaren en kan fietsers stimuleren om te gaan fietsen in plaats van met de auto te verplaatsen. Ook wordt er geen verkeershinder ervaren door het autoverkeer, het is een rustige route met weinig vertraging.

Kijkend naar de routemogelijkheden aan de westzijde lijken er diverse schakels mogelijk. Enkele schakels zijn van een zodanig lage kwaliteit dat hier grootschalige ingrepen noodzakelijk zijn om een kwalitatief hoogwaardige fietsroute te realiseren. Bijvoorbeeld tussen de Bolmansweg en Eesterbrinkweg. Ten noorden van Gorssel is het gehele gebied kwetsbaar en van een zeer lage orde wegen. De weilanden zijn verpacht waar nu aan gedacht wordt voor het tracé voor de snelle fietsroute.

Vanaf Gorssel naar het zuiden zijn verschillende routemogelijkheden. De wegen dichtbij de N348 zijn van een lage orde. De wegen dichtbij de IJssel zijn erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Wenselijk is om een zo direct mogelijke fietsroute aan te bieden. Met name voor de langere afstanden biedt de westelijke route potentie. Voor de kortere afstanden ligt de route toch wat verder van de kernen af en zal het voor fietsers minder aantrekkelijk zijn om te gebruiken. Fietsers moeten eerst de N348 oversteken en richting het westen fietsen, voordat zij op de snelle fietsroute fietsen.

Belangrijke aandachtspunten bij het realiseren van de snelle fietsroute Deventer – Zutphen aan de westzijde zijn:

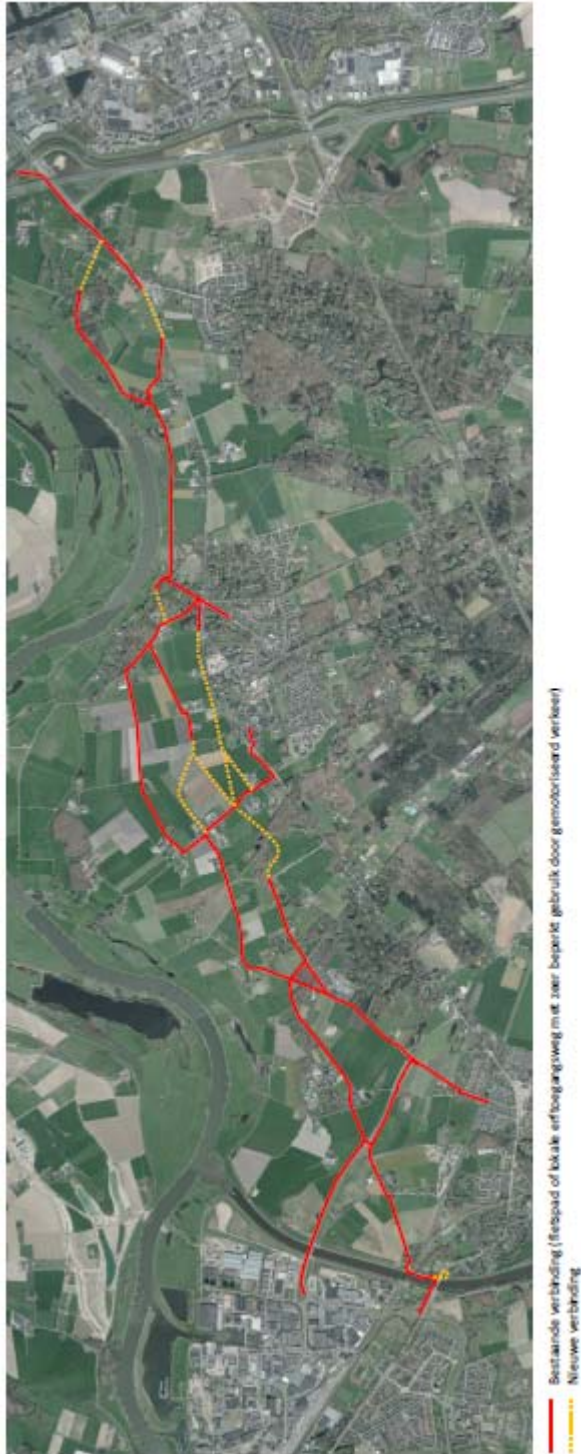
- Landschappelijke waarden: het is een rivierenlandschap, onderzocht moet worden hoe kwetsbaar het gebied is.
- Flora en fauna: zijn er belangrijke en beschermde flora en fauna aanwezig in het gebied?

- Sociale veiligheid: er is weinig sociale controle (huizen) onderweg, de route ligt vrij afgelegen.
- Verlichting: de complete verlichting van de snelle fietsroute snijdt hoogstwaarschijnlijk met de flora en fauna.
- Grondeigenaren: op het noordelijke deel zijn gronden verpacht, waar de snelle fietsroute overheen zal gaan.
- Toevoerroutes: Epse en Gorssel moeten verbonden worden met de snelle fietsroute door toevoerroutes. Hierbij moeten fietsers de N348 oversteken. De oversteekbaarheid is een belangrijk veiligheidspunt.

De conclusie is dat het realiseren van de snelle fietsroute Deventer – Zutphen aan de westzijde van de N348 ruimtelijk, landschappelijk en infrastructureel grote gevolgen heeft. Bij het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding zullen circa 1.000 fietsers gebruik gaan maken van deze route.

Overwogen kan worden om de westelijke route en de route langs de N348 te combineren. Met het noordelijke deel (Deventer - Gorssel) langs de N348 en het zuidelijke gedeelte de westelijke route volgt. De opgave op het zuidelijke gedeelte is dan wel een optimum te vinden tussen een korte route en behoud van landschappelijke kwaliteit. Waar de snelle fietsroute het beste met elkaar verbonden kan worden, is niet onderzocht. Mocht in het vervolgonderzoek de combinatievariant verder uitgezocht worden willen wij aanbevelen om ook te onderzoeken om het fietspad aan de N348 aan de westzijde van de weg door te trekken, zodat de N348 niet twee keer overgestoken hoeft te worden.

Bijlage 1



Bijlage 2

Vergelijking van deze westelijke potentieberekening en de potentieberekening van 2017, waarbij dezelfde methodiek is gebruikt. Deze cijfers wijken dus af van de eerdere gestelde potentie in 2017.

		prognose 2030 met maatregelen N348	prognose 2030 met maatregelen westelijke route
	telling sep. 2016		
T1	1.520	2.060	1.140
T2	1.260	2.100	1.120
T3	150	140	1.320
T4	1.220	1.750	630
T5	130	60	130
T6	600	1.187	1.310
T7	1.970	2.560	2.380
T8	890	1.690	720
T9	-		1.370
T10	-		1.010