


| nr. | Ingekomen opmerking  | Reactie Gemeente Apeldoorn  |
|-----|--|---|
| 1   | Vraag: Astaweg doodlopend maken (gevaarlijk voor kinderen van aanwonenden) Alternatief of optioneel: Oranje knipperlichten die knippen wanneer fietsers of wandelaars passeren   | Reactie: De optie doodlopende weg vereist een verkeersbesluit waartegen bezwaar mogelijk is. Ook betekent het dan verkeersstromen anders gaan lopen. Deze zaken gaan we onderzoeken en daar komen we op terug.  |
| 2   | Vraag: Kruising Ramsbrugweg CEEN VOORRANG geven! Dit gaat heel veel ongelukken opleveren. Auto's rijden te hard en is onoverzichtelijk richting Vaassen. Pak ook het kruispunt aan de Ramsbrugweg-Oude Zwolseweg met dikke drempels. Voorrang overal of helemaal nergens voorrang en niet op 2 verschillende punten wel. Dit gaat ongelukken veroorzaken en is onduidelijk voor passanten/fietsers die sporadisch gebruik maken van het fietspad.  | Reactie: In de Ramsbrugweg zijn 30 km/h drempels voorzien waarmee te hard rijden voorkomen wordt. Kruispunt Ramsbrugweg / Oude Zwolseweg valt buiten de scope van dit project. We gaan onderzoeken of we op de Papegaaieweg en de Astaweg voorrang voor de fiets in kunnen stellen, in samenhang met een knip in de Astaweg   |
| 3   | Vraag: Drempels: De drempels die geplaatst gaan worden op de kruisingen waar fietsers voorrang gaan krijgen moeten hoog genoeg zijn om het verkeer af te remmen. De standaard 8 cm is o.i. veel te laag. Verlichting: Op kruisingen komt verlichting. Maak deze verlichting op z'n minst dimbaar en tussen bijvoorbeeld 01.00 uur en 07.00 uur uit. Milieutechnisch en esthetisch beter. Mogelijk geen hoge reguliere lantarenpalen Verkeersstroom: Astaweg 1 richting maken? Natuurwaarden: Over de volledige lengte komt er 1,5 meter verharding bij (beton). Bovendien ongeveer 8 bomen gekapt. Deze worden gecompenseerd (waar?). Hoe wordt de rest van de natuur die verwijkt gecompenseerd? Ongeveer 0,6 ha (struikgewas, gras etc). Fietspad alleen voor fietsers en niet voor scooters   | Reactie: De drempels worden 12 cm hoog en voldoen hiermee aan de richtlijnen. Astaweg éénrichtingsverkeer - zie reactie op de eerste vraag. 1-richting maken is minder ingrijpend maar dezelfde overwegingen spelen. Het regime op het fietspad verandert niet, brom- en snorfietsen blijven dus verboden. Verlichting: alleen de kruisingen zullen worden verlicht, gelijk aan huidige situatie. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dienen kruisingen altijd permanent verlicht te worden (dus niet dynamisch) en gelden er eisen qua lichtniveau. compensatie: de 'compensatie bomen' zullen langs het tracé worden herplaatst, bijvoorbeeld daar waar deze extra van meerwaarde kunnen zijn op bestaande flora & fauna. Voor overige compensatie gaat de gemeente Apeldoorn kijken naar de mogelijkheden.   |
| 4   | Vraag: Geen voorrangsborden maar stopborden! Alle kruisingen gelijk houden. Auto's stoppen! Fietsers voorrang!   | Reactie: De politie adviseert negatief op het plaatsen van stopborden. Die geven schijnveiligheid.  |
| 5   | Vraag: Consequent zijn met voorrang. Stopborden plaatsen i.p.v. voorrangsborden. Intensiveren handhaving op scooters en brommers op het fietspad. Bij alle bankjes langs het fietspad prullenbakken plaatsen. Bij breder fietspad zullen meer wandelaars op het fietspad gaan lopen omdat de berm te smal zij. Dit is een potentieel risico.   | Reactie: Zie reactie boven. De politie heeft het verzoek voor handhaving op brom- en snorfietsen voor kennisgeving aangenomen en aangegeven dat er onvoldoende capaciteit / prioriteit is om hierop te handhaven. De gemeente is geen voorstander voor het plaatsen van prullenbakken in de openbare ruimte langs dit soort paden.  |
| 6   | Vraag: Misschien spiegels eind fietspad bij Anklaarseweg. Ultrit Jagershuizen op Anklaarseweg is wat lastig. Rare punten in de trottoirbanden.   | Reactie: Spiegels worden niet toegepast vanwege de vandalismegevoeligheid en mogelijke inschattingsfouten. De vraag over de trottoirbanden is doorgezet naar de wijkbeheerder. U kan hiervoor ook een melding doen via <a href="https://www.apeldoorn.nl">www.apeldoorn.nl</a>  |
| 7   | Vraag: Beginpunt Anklaarseweg eerste oversteekpunt rijden auto's om wijkje in te rijden. Voorrang fietsers? Bij de 2e punt (voor Termaaden 29) langs stekken de fietsers over door ed groenvoorziening ontstaat een spoor door het groen.  | Reactie: Kruispunt hofje Jagershuizen 110-113 zal in de volgende fase (binnen dit project) verder uitgewerkt worden met dezelfde principe-oplossing als bij de andere wegen waar het fietspad voorrang krijgt. Bij het fietspadje naar Termaaden zal de bochtstraat verruimd worden en paaltjes zullen meer naar achteren geplaatst worden (situatie moet daar aangepast worden ivm verbreding fietspad en dit kunnen we dan eenvoudig meenemen).   |
| 8   | Vraag: De bomen die verdwijnen mogen op ons weiland ter compensatie wel opnieuw aangeplant worden. Het ontwerp ziet er mooi uit!   | Reactie: Bedankt voor het aanbod maar met de bomen die langs het terrein verdwijnen gaan wij bestaande gaten in de groenstructuur weer opvullen. Mocht u toch graag extra beplanting op uw terrein willen aanbrengen kunt u een aanvraag doen bij: <a href="https://www.apeldoorn.nl/wonen-en-leven/sport-ontspanning-en-cultuur/subsidies/regeling-cultuurlandschap">https://www.apeldoorn.nl/wonen-en-leven/sport-ontspanning-en-cultuur/subsidies/regeling-cultuurlandschap</a>  |
| 9   | Vraag: Heeft bezwaar tegen de voorrangskruisingen op het fietspad. Dit wordt LEVENSGEVAARLIJK!   | Reactie: Wij hebben er wel vertrouwen in dat dit veilig kan, evenals de politie (zie onderste vraag).   |
| 10  | Vraag: Bij het startpunt (Anklaarseweg) spiegels plaatsen voor het fietsverkeer en voor de auto's welke uit de Jagershuizen komen. Dit omdat er veel verkeer op de Anklaarseweg is waardoor het verkeer van de Zwolseweg vaak niet zichtbaar is.   | Reactie: Het zicht voor fietsers op fietspad ter hoogte van de Anklaarseweg is voldoende, de middengeleider biedt de mogelijkheid om naar beide zijden te kijken. Spiegels passen we niet toe vanwege vandalismegevoeligheid en mogelijke inschattingsfouten.   |
| 11  | Vraag: Kruisingen Fietspad/Astaweg: Op het fietspad stopstrepen en stopborden om te moeten stoppen om te zien of er verkeer nadert op de Astaweg. Stoppen aan beide zijden van de Astaweg.   | Reactie: We gaan onderzoeken of we op de Papegaaieweg en Astaweg voorrang voor de fiets in kunnen stellenmits dit veilig ingepast kan worden. De politie adviseert negatief op het plaatsen van stopborden. Die geven schijnveiligheid.   |
| 12  | Vraag: Door het drukke verkeer zal de kruising met de Ramsbrugweg een risico worden. Er wordt erg hard gereden. Hoe zit het met de (honden) wandelaars? Wordt er ook gehandhaafd op (verboden) brommers. De laatste tijd komen er weer steeds meer. Wat mag er met paarden/aanspanningen op het fietspad?  | Reactie: In de Ramsbrugweg zijn 30 km/h drempels voorzien waarmee te hard rijden voorkomen wordt. Wandelaars maken gebruik van het fietspad of de berm, zoals nu ook al het geval is. status is en blijft onverplicht fietspad (verbod voor snor- & bromfiets). De politie heeft het verzoek voor handhaving op brom- en snorfietsen voor kennisgeving aangenomen en aangegeven dat er onvoldoende capaciteit / prioriteit is om hierop te handhaven. Paarden / aanspanningen: volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) dienen ruiters het ruiterspad, de rijbaan of de berm te gebruiken.   |
| 13  | Vraag: Lantarenpalen plaatsen. Hoeveel? Tussen 23.00 en 07.00 uur uit of dimmen. Scooterbeleid is er (eigenlijk) niet. Ze rijden 35- 50 km per uur. Het gele bord, gevuld met tekst wordt niet gelezen. Waar komt de natuurcompensatie? (Voorrang voor fietsers verwarrend en niet consequent. Zie ook mail met foto.   | Reactie: Verlichting: alleen de kruisingen zullen worden verlicht, gelijk aan huidige situatie. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dienen kruisingen altijd permanent verlicht te worden (dus niet dynamisch) en gelden er eisen qua lichtniveau. Compensatie: de 'compensatie bomen' zullen in principe langs het tracé worden herplaatst, bij voorkeur daar waar deze extra van meerwaarde kunnen zijn op de bestaande flora & fauna. Voor overige compensatie gaat de gemeente Apeldoorn kijken naar de mogelijkheden.  |
| 14  | Vraag: Voetpad beveiligen tegen auto's tussen Jagershuizen-Termaaden   | Reactie: We gaan hier aan beide zijden van dit pad palen plaatsen.  |
| 15  | Vraag: Verlichting op het fietspad met sensoren zodat de verlichting op de kruisingen niet de hele nacht brand en alleen aangaat als er verkeer op de kruising rijdt. Maak hogere drempels (plateau's) op de kruisingen en voorzie in andere snelheidsbeperkende middelen voor naderende auto's.   | Reactie: Verlichting: alleen de kruisingen zullen worden verlicht, gelijk aan huidige situatie. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dienen kruisingen altijd permanent verlicht te worden (dus niet dynamisch) en gelden er eisen qua lichtniveau.  |
| 16  | Vraag: Zwerfvuil wordt niet veel mee gedaan. Blikvangers zijn zeer welkom. Blik is zeer schadelijk voor vee. Kruising Ramsbrugweg/Oude Zwolseweg is en blijft erg gevaarlijk. Dit is een gemiste kans. Ramsbrugweg recht doortrekken lijkt mij een goede optie.  | Reactie: Bedankt voor deze suggesties. Kruispunt Ramsbrugweg / Oude Zwolseweg valt buiten de scope van dit project.   |
| 17  | Vraag: 1) Destijds heb ik mijn zorgen over dit fietspad met name op het gebied van veiligheid kenbaar gemaakt. Nu lees ik 'Daarnaast worden alle kruisingen met zijwegen hetzelfde ingericht en krijgt de fietser bijna overal voorrang.'. Maar als niet alle kruisingen voorrang hebben dan zijn ze toch niet hetzelfde ingericht? En dat is toch gevaarlijk? Daarnaast wordt er in de tekst verwezen dat er snelheidsbeperkingen voor het overige verkeer toegepast gaan worden. Dit extra remmen en optrekken leidt tot meer stikstof, tot meer lawaai/overlast, zeker wanneer het vrachtwagens betreft. En er zullen hiervoor extra verkeersborden geplaatst moeten worden die niet passen in de landschappelijke uitstraling en het niet veiliger maken omdat niet iedere verkeersdeelnemer dit altijd tijdig zal toepassen omdat er al zoveel verkeersinformatie verwerkt moet worden. 2) Er wordt gesteld dat paarden/pony's nog steeds gebruik kunnen maken van het fietspad. Dit klopt, alleen kunnen ze waarschijnlijk door de verbreding geen gebruik meer maken van de berm. En in de berm kon juist worden gEDAARD, gegaloppeerd, worden gemest en ruimte worden gegeven aan de fietsers. Hier wordt het dus mijn inziens onveilig van. 3) Is dit plan getoetst door verkeersveiligheidsexperts of dit wel veiliger is dan de huidige situatie? 4) Ook mis ik de informatie over de kosten hiervan? | Reactie: 1) Zoals hierboven gesteld gaan we de kruisingen Papegaaieweg en Astaweg opnieuw bekijken. Terugbrengen snelheid: het klopt dat dit niet beschreven staat, dit is een ommissie maar maakt wel onderdeel uit van het ontwerp. De extra borden zijn noodzakelijk om de fietsoversteken in de voorrang veilig te kunnen uitvoeren. De hoeveelheid informatie die op de wegen in dit gebied verwerkt moet worden is niet heel hoog, wij achten het toevoegen van extra borden hier vanuit dat oogpunt niet bezwaarlijk. 2) Er blijft een vrije bermruimte over naast het fietspad, wellicht niet overal even breed. We zoeken naar juiste balans van behoud opstaande begroeiing en grasbermen 3) Getoetst als in de zin van een veiligheidsaudit door een externe: nee. De gemeentelijke verkeerskundigen vinden het nu voorliggende ontwerp voldoende veilig. Hierin spelen echter veel overwegingen mee, die verder gaan dan 'is het veiliger dan de huidige situatie?' In de huidige situatie is er onveiligheid door de zeer beperkte breedte van het fietspad; uit landelijke cijfers blijkt dat te smalle fietspaden een zeer belangrijke ongevals oorzaak zijn, veel meer dan conflicten tussen fietsers en kruisende auto's. Een andere onveiligheid in de huidige situatie is informeel voorrangsgedrag: fietsers nemen nu al voorrang bij de kruisende wegen met autoverkeer, doordat de auto-intenstelden op de meeste weggetjes zo laag zijn dat de kans op een kruisende auto nihil is. Omdraaien van de voorrang reguleert daarmee vooral dat wat er nu al is, en maakt deze situaties daarmee veiliger. 4) De gemeenteraad heeft al eerder 1.5 miljoen euro voor het verbeteren van de fietsroute Apeldoorn-Vaassen beschikbaar gesteld, deze was in eerste plaats bedoeld als gemeentelijke bijdrage aan de F5 en is nu beschikbaar voor het verbeteren van het spoorfietspad. Er is een kostenindicatie beschikbaar, deze wordt vanwege concurrentie echter niet openlijk gedeeld. Wel is de uitdrukkelijke verwachting dat we binnen het beschikbare budget kunnen blijven, wat gezien de lengte van het traject en ervaringen elders in de gemeente een realistische investering is. |

|    |  |   |
|----|--|---|
| 18 | <p>5) Is het alternatief van het verbeteren van de Zwolseweg ook overwogen? Deze weg en bijbehorend fietspad zijn niet in optimale conditie. Waarom niet daar de weg geheel vernieuwen waardoor het mogelijk wordt om bijvoorbeeld de fietspaden breder te maken. Of misschien is het wel mogelijk om i.p.v. aan beide kanten van de weg een slecht eenrichting fietspad te hebben 1 goed breed, tweerichting en goed verlicht fietspad te maken? Voor deze laatste optie zullen er verwacht ik wel bomen gekapt moeten worden. Deze weg en bijbehorend fietspad(en) blijft dan geheel een voorrangsweg. Misschien moet er dan een groter deel van de Zwolseweg maximaal 60 kilometer per uur worden, maar misschien kan er ook een groter deel maximaal 80 kilometer per uur worden, maar dat is afhankelijk van de veiligheid en is wel duidelijk.</p> <p>6) Wat is de verdere procedure? Want ik had begrepen dat de Baronnenroute helemaal niet meer door ging en ben nu verrast dat er al een onveilig ontwerp zomaar vastgesteld is en wil dit graag in de toekomst voorkomen.</p> <p>7) Ik weet alleen niet goed meer hoe. Bovenstaande heb ik al meerdere keren aangegeven en ik heb nog nimmer een inhoudelijke reactie mogen ontvangen. Zou ik deze nu wel mogen ontvangen?</p> <p>8) Ik kom niet naar de informatiebijeenkomst, omdat ik de vorige keer tijdens een dergelijke bijeenkomst als persoon getypeerd werd dat ik tegen veranderingen ben (waar ik mij overigens niet in herken), zonder een inhoudelijke reactie op mijn vragen te krijgen. Naar mijn mening wordt er te veel naar alleen de fietsroute gekeken en niet naar het totale mobiliteitsvraagstuk. En ben teleurgesteld dat het college van B&amp;W en de raad met zo'n beperkte zienswijze (financiële) beslissingen neemt.</p> | <p>5) De fysiek beschikbare openbare ruimte waarin de Zwolseweg met hoofdrijbaan, fietspaden en bomenberm ligt is zeer beperkt. De door u geschetste optimalisatie / uitbreiding van fietsvoorzieningen langs de Zwolseweg kan (naast kap van bomen) alleen worden gerealiseerd als ook de gehele Zwolseweg alle voortuinen een stuk inleveren. We achten die oplossing gezien de hoeveelheid aan te kopen percelen zowel qua draagvlak als qua kosten als niet realistisch en hebben hem dan ook niet verder uitgewerkt.</p> <p>6) Spijtig te vernemen dat u heeft begrepen dat er niets aan het fietspad zou gaan veranderen. De gemeenteraad heeft echter met haar besluit om geen F50 te willen realiseren tegelijkertijd ook aan het college de opdracht gegeven om een nieuw en sober ontwerp te maken voor het spoorfietspad en dat presenteren we nu.</p> <p>7) Bij het project F50 is gebruik gemaakt van inspraaknota's waarin ook bovenstaande vragen van een reactie zijn voorzien. Veel vraagstukken zijn echter meermaals ontvangen en gebundeld en ook op die wijze in de zienswijzennota per item behandeld. Die werkwijze kan door insprekers worden ervaren alsook zijn/haar vraag niet 'persoonlijk' beantwoord is.</p> <p>8) We nemen uw meningen ter kennisgeving aan.</p> |
| 19 | <p>Vraag: Dank voor de gelegenheid om als betrokken bewoner te mogen reageren op de nieuwe plannen voor de fietsroute. Allereerst content met het besluit de route niet te verlichten (beter voor de ecologie en E), alsmede het voornemen zoveel mogelijk bomen te sparen en waar nodig herplant te voorzien. (Bij voorkeur geen herplant in de beekdalen om de zichtlijnen van de het beekdal te waarborgen. Tevens positief dat het verbeterde fietspad veiliger wordt met name door het "vooralsnog" niet toestaan van brommers etc. Helaas wordt ondanks extra bebording nog zeer frequent met brommers gereden. Advies: stel handhaving en verbalisering in kort voordat de werkzaamheden beginnen en herhaal dat intensief gedurende een periode na ingebruikname van het verbrede fietspad. Het wordt dan niet alleen comfortabeler maar vooral veiliger voor de toekomstige gebruikers.</p> <p>A) VEILIGHEID<br/>Minder kruisingen met snelverkeer zal de veiligheid van het fietspad direct positief beïnvloeden.<br/>-Voorstel 1: Sluit huidige kruising fietspad met Hogekampweg (nu eenrichtingverkeer en verbod voor vrachtauto's) af voor auto's. (ontsluiting industrieterrein is gewaarborgd door Kostverloren, Fluiterweg en Plasweideweg) Ook het regelmatig waargenomen autoverkeer in de verboden richting word hiermee opgelost.<br/>-Voorstel 2: Sluit huidige kruising fietspad met Astaweg af voor doorgaand autoverkeer, weliswaar 30 km weg maar wordt nu gebruikt als slupweg binnendoor van en naar Vaassen, door haastige berijders van en naar werk. Huidig zicht op kruising voor fietsers zeer beperkt door groen. Ultrit nieuwbouw woningen (locatie kulkenbroederij) betekend toekomstig extra verkeer, ook over fietspad.</p>  | <p>Reactie: De politie heeft het verzoek voor handhaving op brom- en snorfietsen voor kennisgeving aangenomen en aangegeven dat er onvoldoende capaciteit / prioriteit is om hierop te handhaven.<br/>A1: knippe<br/>Hogekampweg achten wij niet nodig. Het is nu al een doodlopende weg met een beperkte groep gebruikers. A2: knippen Astaweg gaan we onderzoeken, zie antwoord op de eerste vraag</p>  |
| 20 | <p>a) VEILIGHEID<br/>Minder beweging aan de rand van het fietspad ter plaatse van bankjes zal de veiligheid op het fietspad positief beïnvloeden. -Bankjes zullen volgens het plan vervangen worden door nieuw meubilair. Maak van de gelegenheid gebruik de afstand van bank tot verharding waar nodig te vergroten. Praktijk is dat men heen en weer loopt bijv. om iets uit de fietstas te pakken. Mede om die reden dient er op afstand van het fietspad voldoende ruimte te zijn om fietsen naar te zetten.</p> <p>c) ECOLOGIE<br/>Helaas zal door verbreding van de verharding de groenstructuur op het tracé worden aangetast. De specifieke zandstructuur van het vm. spoortracé heeft gezorgd voor bijzondere flora en fauna. Het verlies aan ruimte voor planten en struiken dient om die reden gecompenseerd te worden. Het Ontwikkelersperspectief Wenum Wieselbeekdal biedt zeker mogelijkheden om gronden in de omgeving veilig te stellen en in te richten als waardevolle natuurontwikkeling m.b.v. Groencompensatie als gevolg van verbreding verharding.</p> <p>b) ECOLOGIE<br/>Langs het huidige fietspad zijn nog diverse locaties (ondanks recente bestrijding) te vinden van invasieve exoten zoals: Japanse Duitzendknoop en Reuzenbereklaauw. Alvorens met grondverzet te beginnen verdient het aanbeveling de bestrijding van exoten locaties te intensiveren. Advies: na gereedkomen van de werkzaamheden controleer een aantal jaren intensief op aanwezigheid van genoemde exoten.<br/>In het vertrouwen dat bovenstaande opmerkingen de veiligheid van het fietspad zal verbeteren en het verlies van groen zal worden gecompenseerd.</p>   | <p>B: goed punt, we zullen dit meenemen<br/>C zie reeds gegeven antwoorden m.b.t. natuurcompensatie<br/>D Dit is een goed punt hier hebben wij aandacht voor tijdens de aanlegfase.</p>   |
| 21 | <p>Vraag: Waaruit bestaat verharding fietspad? Ik hoop dat de randen aan beide kanten naast de betonverharding op gelijke hoogte komen met de betonverharding zelf.</p>  | <p>Reactie: betonverharding.</p>  |
| 22 | <p>Vraag: Kruisingen Astaweg en Papegaaieweg De plaatsen waar het fietspad een weg kruist (met veelal autoverkeer) zijn bijna allemaal zó vormgegeven dat het kruisende verkeer (veelal auto's) wordt afgeremd en de fietser voorrang krijgt. Op twee plaatsen is dat niet het geval: aan de Astaweg en de Papegaaieweg. Waarom deze keuze gemaakt wordt, was ons onduidelijk. De toegankelijkheid voor autoverkeer wordt absoluut niet slechter met 'fietsers in de voorrang' en autoverkeer via de Papegaaieweg. Voor fietsers betekent het wel een verbetering van de veiligheid. Nu blijkt dat het voornemen om bij de Astaweg nieuwe appartementen te bouwen, een reden is om de situatie onveranderd te laten. Komt er daardoor meer autoverkeer in deze omgeving? Dan moet de situatie voor fietsers zeker worden verbeterd. Dat zit niet alleen in de voorrangskruising, maar ook in het verbeteren van de zichtlijnen. Dat kan door de weg te versmallen en een beetje in noordelijke richting te verplaatsen. Een ander argument dat werd genoemd: verreweg het grootste deel van de gebruikers is bekend met de situatie ter plaatse. Met andere woorden: 'met de veiligheid (van fietsers) zit het dus wel goed'. Maar een ketting is zo sterk als de zwakste schakel. Veiligheid en voorspelbaarheid in het verkeer zijn juist van belang voor mensen die hier niet of minder bekend zijn. Wat ons betreft: liever één uitzondering op de voorrangregel, dan twee! Bovendien is de oversteek van de Astaweg veel minder overzichtelijk dan die van de Papegaaieweg. Reden te meer om de zichtlijnen te verbeteren.</p>  | <p>Reactie: Astaweg zie vraag- en beantwoording bij 1. Voor het verleggen van de Astaweg is onvoldoende ruimte beschikbaar op gemeentegrond.</p>  |
| 23 | <p>Vraag: Onverplicht fietspad Het nieuwe fietspad wordt onverplicht. Dat betekent dat gebruikers met een speed pedelec ('snelle e- bike') er geen gebruik van kunnen maken. Dat zal het gevolg zijn van de beperkte breedte van het nieuwe fietspad, maar is tegelijkertijd een gemiste kans. Juist nu de overheid inzet op meer woonwerk-verkeer per fiets, kan de speed pedelec bij een langere afstand interessant zijn. Nu wordt de berijder van zo'n snelle e-bike naar de Oude Zwolseweg gedirigeerd.</p>   | <p>Reactie: De status is en blijft een onverplicht fietspad (verbod voor snor- &amp; bromfiets). In toekomst kan worden overwogen om uitzondering te maken voor speed pedelec, dit wordt bij voorkeur gemeentebreed overwogen/doorgevoerd.</p>  |
| 24 | <p>Vraag: Snelheid van kruisend autoverkeer Het auto-, vracht- en landbouwverkeer dat het fietspad kruist, wordt met verhoogde plateau's tot lagere snelheden gemaand. Hoe effectief zijn die? Volstaat dat? Zijn de drempels afdoende? In de tekeningen staan geen details over de afmetingen. In de stukken die naar de gemeenteraad zijn gegaan, betreft het 8 en 12 cm. Is dat in lijn met richtlijnen? En hoe zit het met de afstand tussen de drempels en het fietspad. Wat is daarbij de CROW-richtlijn? Is die ook toegepast?</p>  | <p>Reactie: De CROW-richtlijnen worden gehanteerd waarbij de 12 cm hoge drempels de voorkeur hebben wegen betere snelheidsremmende werking. Er is (nog) geen HOG-richtlijn voor de afstand tussen drempel e fietspad.</p>   |
| 25 | <p>Vraag: Verlichting en kantlijnmarkering De verlichting langs het fietspad is niet dimbaar en niet gevoelig voor nadering van verkeer. Op de Klaverweg (langs de F344, fietsroute van Apeldoorn naar Deventer) is dat wel toegepast. Waarom hier niet? Te kostbaar? Goede straatverlichting bij de kruisingen is in elk geval een 'must'. Ook kantlijnmarkering is van belang voor fietsers, bij slecht weer en in de avond/nacht (net zoals langs het Apeldoorns Kanaal, richting Brummen).</p>   | <p>Reactie: Verlichting: alleen de kruisingen zullen worden verlicht, gelijk aan huidige situatie. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dienen kruisingen altijd permanent verlicht te worden (dus niet dynamisch en gelden er eisen qua lichtniveau. Wij zullen een kantlijnmarkering aanbrengen langs het gehele fietspad.</p>   |
| 26 | <p>Vraag: Check van politie Een reactie van de politie op de nieuwe invulling van het fietspad is niet gevraagd. Of 'nog niet'? Goed om ook vanuit die hoek de plannen te laten beoordelen. En het geheel heeft toch al een lange voorbereidingstijd. Dus een weekje langer kunnen we ook wel wachten..</p>  | <p>Reactie: Het plan is inmiddels ter toetsing voorgelegd bij de politie. De politie adviseert positief over het instellen van voorrang ten gunste van de fiets over de gehele lengte, ook op de wegen buiten de bebouwde kom. De politie adviseert om ook op de Papegaaieweg en Astaweg voorrang voor de fiets in te stellen mits dit veilig ingepast kan worden.<br/>De politie kan zich ook vinden in knip op de Astaweg om hier veilig omdraaien van de voorrang mogelijk te maken.<br/>De politie adviseert negatief op het plaatsen van stopborden: die geven schijnveiligheid.<br/>De politie heeft het verzoek voor handhaving op brom- en snorfietsen voor kennisgeving aangenomen en aangegeven dat er onvoldoende capaciteit / prioriteit is om hierop te handhaven.</p>   |