

Verslag pré-verkenning N786 verkeersproblematiek Loenen-Eerbeek

Oktober 2006

Inhoud:

1. Vooraf
2. Het probleem
3. Het gebied
4. Historie
5. Aanpak pré-verkenning
6. Start proces
7. Interviews
8. Vijf varianten
9. Beoordeling varianten
10. Meer varianten
11. Beoordeling nieuwe varianten
12. Trechtersessie
13. Haalbaarheidsstudie
14. Klankbordgroep 20 maart 2006
15. Argumentatie en keuze stuurgroep
16. Planning en middelen

Bijlage 1: Betrokkenen.

Bijlage 2: Beoordelingen varianten.

1. Vooraf

Deze notitie is het verslag van het verloop van het proces om te komen tot een door de regio gedragen oplossing van het probleem van het teveel aan verkeer door Loenen en in mindere mate Eerbeek. Het is gebaseerd op de diverse presentaties die in dat verband zijn gegeven. De opbouw komt daarmee overeen.

2. Het probleem

Het probleem waarover de verkenningstudie gaat, is het vele verkeer dat door de kern van Loenen rijdt, over de provinciale weg N786. Die weg loopt vanaf de N348 bij Dieren noordwaarts via Laag-Soeren, Eerbeek en Loenen, langs de aansluiting met de A50 naar Beekbergen.

Verkeersberekeningen geven aan dat het verkeer dat door de kern van Loenen rijdt zal groeien van circa 12.000 motorvoertuigen per etmaal in 2005 naar circa 16.000 in 2020. Het percentage vrachtverkeer is bijna 10%, zodat ook van een flinke hoeveelheid vrachtverkeer sprake is. Dat heeft vooral een relatie met de papierindustrie in het gebied. Daarom gaat het om grote vrachtwagens. Het totale verkeer veroorzaakt veel overlast in de kernen van Loenen en Laag-Soeren. In Eerbeek ook, maar daar is het probleem kleiner omdat de weg feitelijk langs de kern loopt in plaats van erdoor.

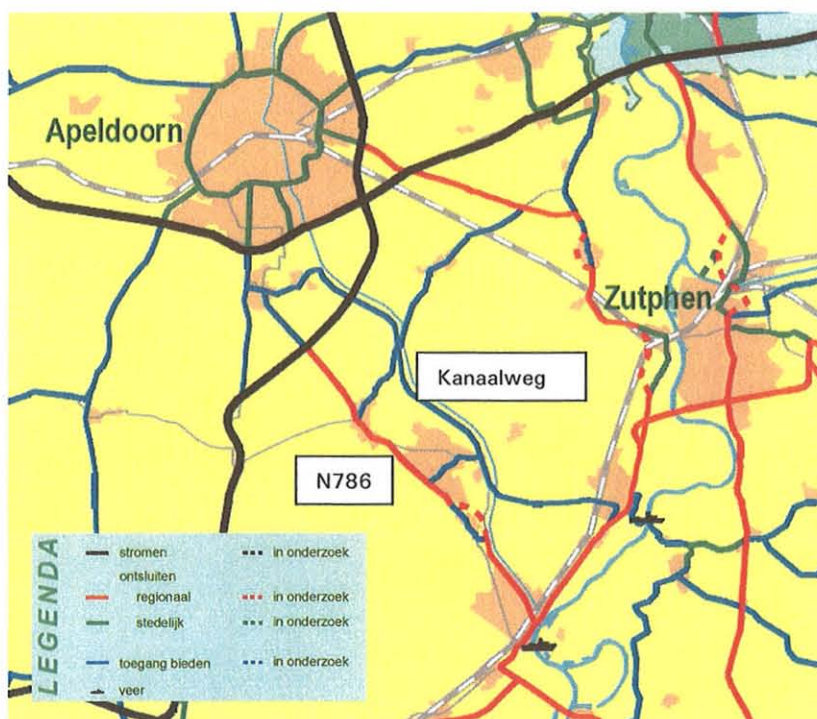
Het probleem is erkend door de provincie en als te onderzoeken opgenomen in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan.

3. Het gebied

Het gebied waarin dit verkeersprobleem zich afspeelt heeft vele kanten.

- Ecologisch waardevol: Het is de noordoostelijke rand van het Centraal Veluws Natuurgebied. Daar gaat de relatief droge Veluwe geleidelijk over in de natte IJsselvallei.
- Aantrekkelijk recreatiegebied, zowel dag- als verblijfsrecreatie: Campings, huisjesparken en hotels.
- Papierindustrie: Al eeuwen daar gevestigd. Het geheel genereert veel vrachtverkeer.
- Cultuurhistorisch waardevol: Het essenlandschap rond de dorpen, het Apeldoorns Kanaal en Kasteel Ter Horst, bij Loenen.

In onderstaande figuur is de wegennetvisie van de provincie Gelderland afgebeeld, zoals die is vastgelegd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan. De bestaande dorpenroute, de N786, heeft de verkeersfunctie in dit gebied: de gebiedsontsluitingsweg. De weg langs het Apeldoorns Kanaal heeft geen primaire verkeersfunctie maar een toegangs biedende functie: een erftoegangsweg.



De N786 is in beheer bij de provincie Gelderland en de weg langs het Apeldoorns Kanaal bij de gemeenten Brummen en Apeldoorn.

4. Historie

Eind jaren 80 is de A50 gerealiseerd. Er is in de regio en met Rijkswaterstaat uitgebreid gediscussieerd hoe dit gebied zou moeten worden ontsloten op die A50. Na erg veel discussie is de keuze uiteindelijk gemaakt de N786, toen nog T22, aan te sluiten op de A50. Toen is ook erkend dat deze keuze ongewenste effecten heeft, met name de toename van het verkeer in de dorpen Dieren, Laag-Soeren, Loenen en Beekbergen. Voor Dieren was de oplossing het opwaarderen van de weg langs het Apeldoorns Kanaal ter hoogte van Dieren, zodat het doorgaande verkeer daarlangs geleid kon worden. Die oplossing is aanvankelijk gecombineerd met de oplossing voor Laag-Soeren, een rondweg rond dat dorp, die de weg langs het Kanaal verbindt met de weg door de dorpen. Doordat de reconstructie van de weg langs het Kanaal procedureel minder complex was, zijn de twee delen

losgekoppeld. De reconstructie is uitgevoerd, maar de rondweg Laag-Soeren ontmoette een toenemende weerstand bij belanghebbenden. Daarnaast is er vertraging opgelopen doordat er in het bestemmingsplan verouderde verkeersgegevens zijn gebruikt.

5. Aanpak pré-verkenning

Diverse overheidspartijen hebben te maken met dit probleem. De gemeenten Apeldoorn, Brummen en Rheden en de provincie Gelderland. De vele waarden waarmee rekening gehouden moet worden en de historie van de verkeersproblemen in het gebied, maakten het de bestuurders van die overheden duidelijk dat alleen studeren op verkeersoplossingen geen zin zou hebben. Zij hebben de vraag als volgt geformuleerd:

“Stel een oplossingsrichting voor die gedragen wordt door de regio”.

En de regio wordt breed opgevat. Naast de ambtelijke werkgroep en de stuurgroep (voor samenstelling zie bijlage 1), is een klankbordgroep geformeerd die in het proces centraal staat. Die groep bestaat uit vertegenwoordigers van:

Ondernemers:

- Industriekern Eerbeek-Loenen
- Kamer van Koophandel
- Transport en Logistiek Nederland
- Lomivé (Loenense middenstands vereniging)
- VARO (Vereniging Apeldoornse Recreatie Ondernemers)

Bewoners:

- Woningstichting Beter Wonen Loenen
- Woningstichting Eerbeek
- Dorpsraad Loenen
- Vereniging Dorpsraad Beekbergen-Lieren
- Vereniging Klarenbeeks Belang
- T.B.B.O. Oosterhuizen
- Gezamenlijke wijkraden Eerbeek

Overigen:

- Fietzersbond
- Gelderse Milieufederatie

Wegens de grote hoeveelheid mogelijke oplossingen en aspecten, is ervoor gekozen in deze fase geen milieu-effect rapportage (MER) te maken. De studie heeft de vorm van een pré-verkenning: Het in beeld brengen van alle oplossingsrichtingen en de oplossende werking daarvan, samen met de globale effecten op alle MER-aspecten en de globale kosten. Op basis daarvan kan dan de reikwijdte van de verkenning en milieu-effectrapportage worden vastgesteld.

6. Start proces

De start van het proces was op 11 maart 2005 met een ontbijt in de Loenermark te Loenen. Daar is door de stuurgroep aan de verzamelde klankbordgroep het voorstel gedaan voor de pré-verkenning met de vraag om medewerking. Die werd toegezegd. Meteen zijn afspraken gemaakt voor een interviewserie.

7. Interviews

In de interviewronde is elke belangengroepering die vertegenwoordigd is in de klankbordgroep dezelfde lijst vragen voorgelegd. Resultaat:

- Eens over problemen, verdeeld over oplossingen.
- Vrachtverkeer is niet het enige probleem.
- We willen een structurele oplossing, een oplossing die lang houdbaar is.

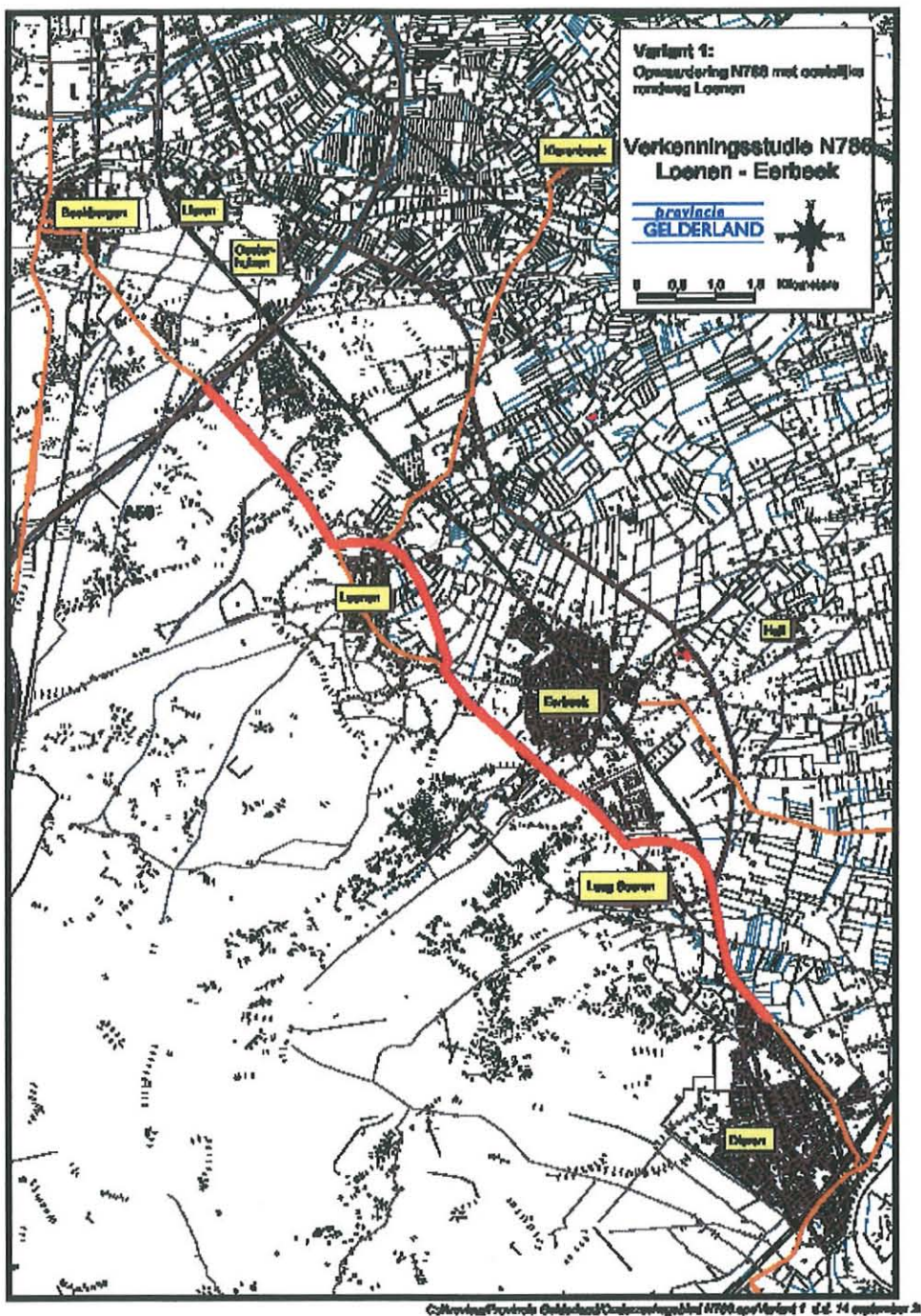
De eigenlijke vraag die er ligt werd ook scherper: Het gaat erom welke de hoofdroute voor het verkeer moet zijn. Dat zijn er globaal drie:

1. Dorpenroute (N786): het verbeteren van de bestaande route met rondwegen om Laag-Soeren en om Loenen;
2. Kanaalroute: met verbeterde aansluiting op A1;
3. Een nieuwe weg ten noordoosten van het Apeldoorns Kanaal.

Door veel klankbordgroepleden wordt de keuze voor het aansluiten op de N786 op de A50 betreurd. Volgens velen had in het verleden voor de Kanaalroute gekozen moeten worden. En die zien velen nog steeds als een 'superrondweg' rond de dorpen. Ook zijn vele suggesties meegegeven aan de werkgroep over wat vooral wel en niet gedaan moet worden in deze verkenning.

8. Vijf varianten

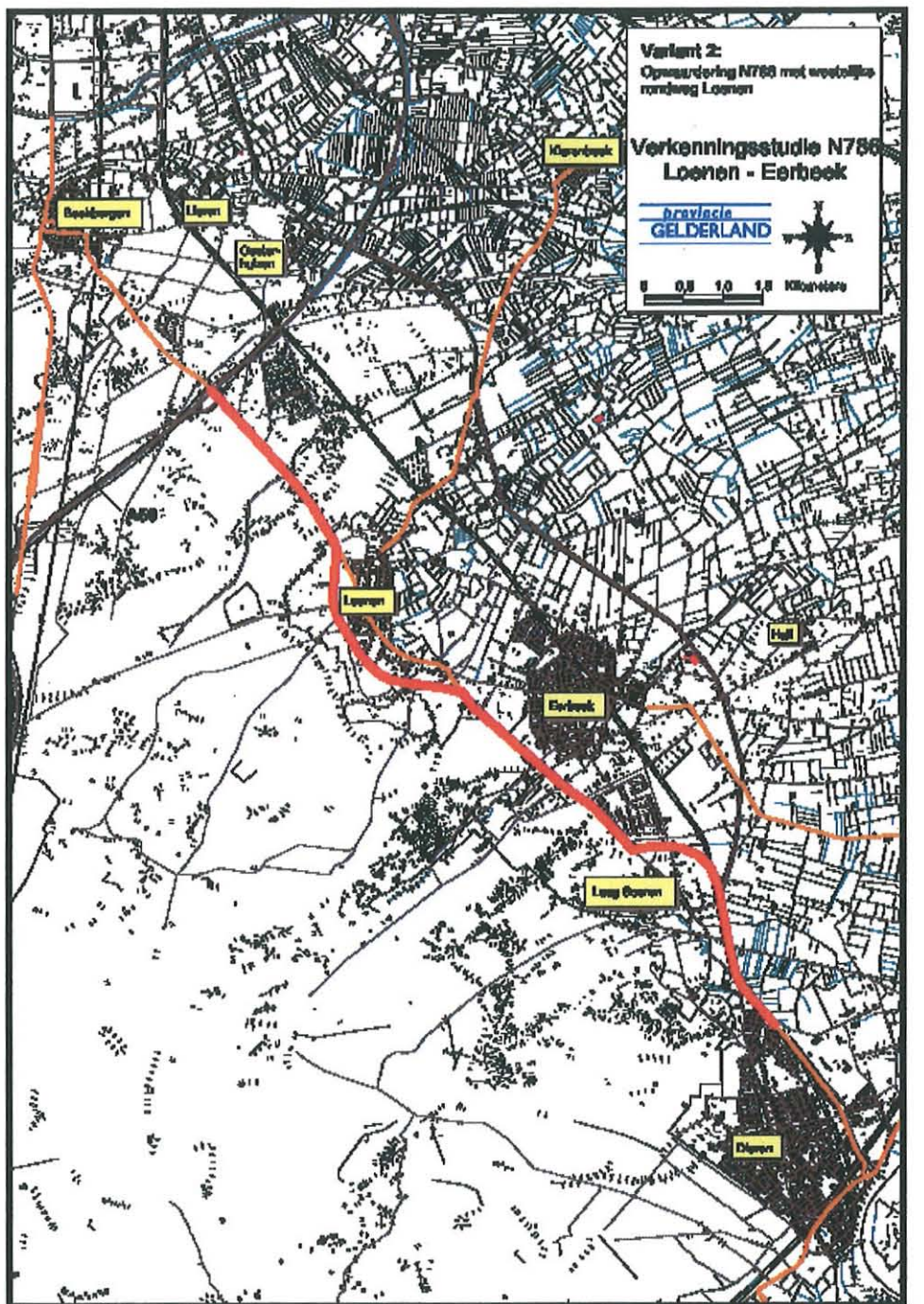
Op basis van de interviews en eigen expertise heeft de werkgroep vijf varianten onderscheiden. Bij het schetsen van de routes is het gewenste profiel van de weg, en daarmee de totale breedte, op kaarten gelegd. Bij de inpassing is rekening gehouden met perceelsgrenzen en is zoveel als mogelijk de bestaande bebouwing ontzien. Op kritische plaatsen is dit in het veld gecontroleerd. Ze zijn ingetekend op de volgende kaarten.



Variant 1: Opwaardering N786 met oostelijke rondweg om Loenen.

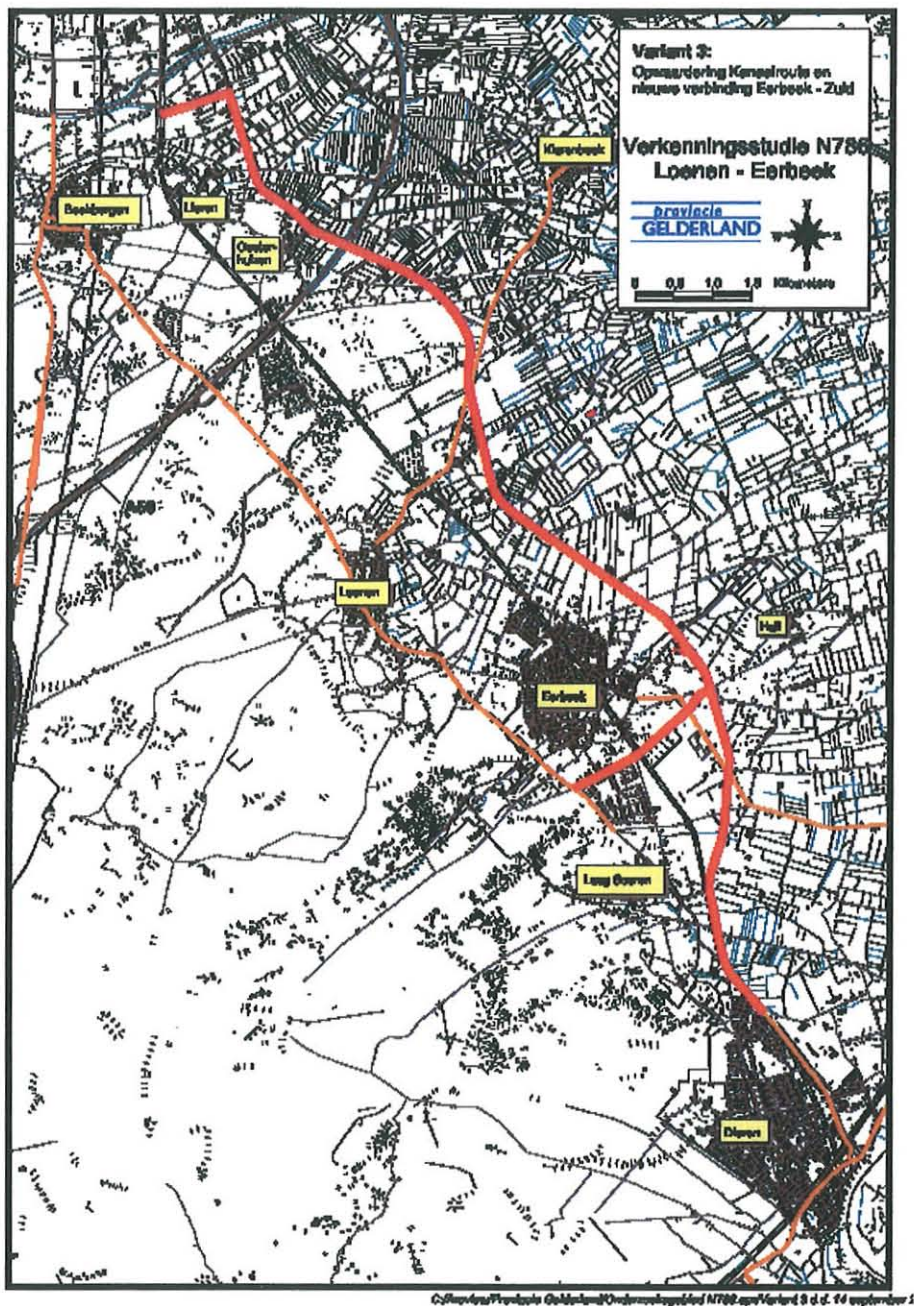
Houdt in (van zuid naar noord):

- Rondweg Laag-Soeren
- Reconstructie Harderwijkerweg
- Rondweg Loenen aan de oostzijde
- Reconstructie gedeelte Loenen-A50
- Mogelijkheid herwaarderen weg langs Kanaal tot 60 km/u.



Gefinancierd door Provincie Gelderland/onderzoeksgedrag N786 op Variant 2 d.d. 14 september 2011

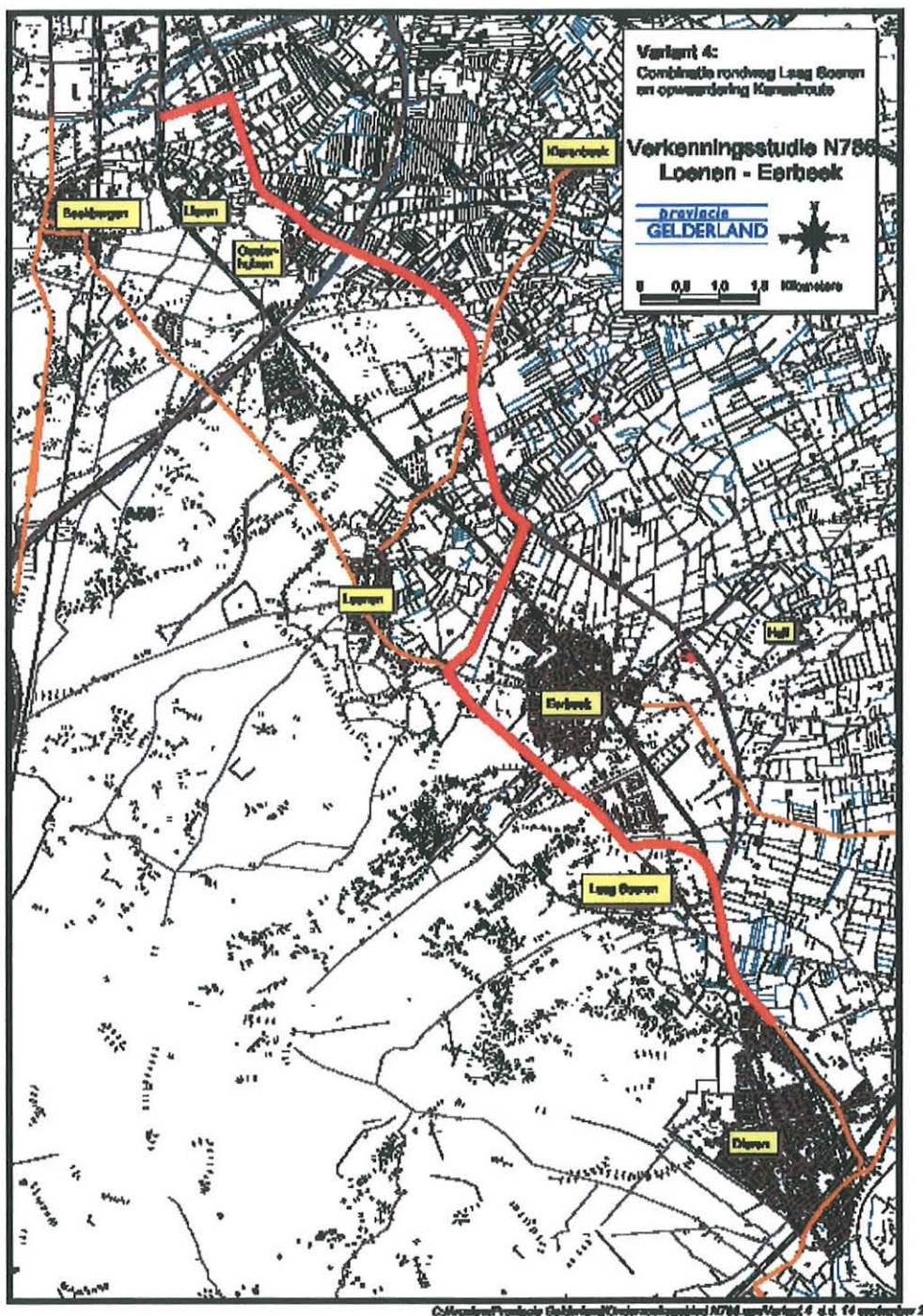
Variant 2: Opwaardering N786 met westelijke rondweg om Loenen.
Idem, maar dan met de rondweg Loenen aan de westzijde.



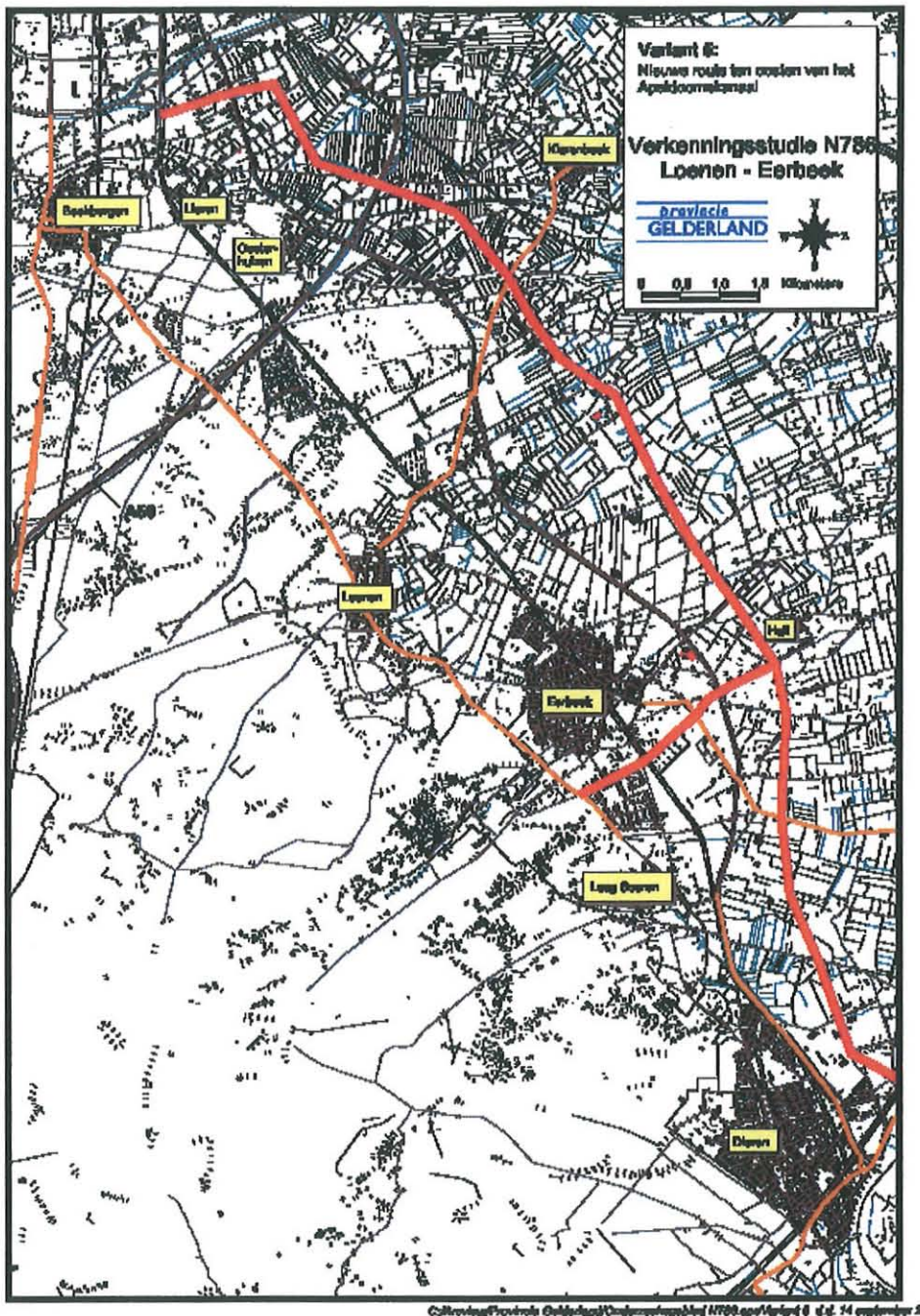
Variant 3: Opwaardering van de kanaalroute met nieuwe verbinding A1 en met Eerbeek-Zuid.

Houdt in van zuid naar noord:

- Het reconstrueren van de gehele weg langs het Apeldoorns Kanaal;
- Het realiseren van een nieuwe verbinding tussen de concentratie papierbedrijven bij Eerbeek en de weg langs het Kanaal;
- Het realiseren van een nieuwe verbinding tussen de aansluiting Apeldoorn Zuid op de A1 en de weg langs het Kanaal, eventueel te combineren met de ontsluitende weg voor het te ontwikkelen bedrijventerrein daar.
- Het herwaarderen van de route door de dorpen naar 60 respectievelijk 30 km/u.



Variant 4: Combinatie rondweg Laag-Soeren en opwaardering kanaalroute.
Dit is een combinatie van varianten 1 en 3, waarbij ter hoogte van Eerbeek geen aparte nieuwe verbindingsweg behoeft te worden aangelegd.

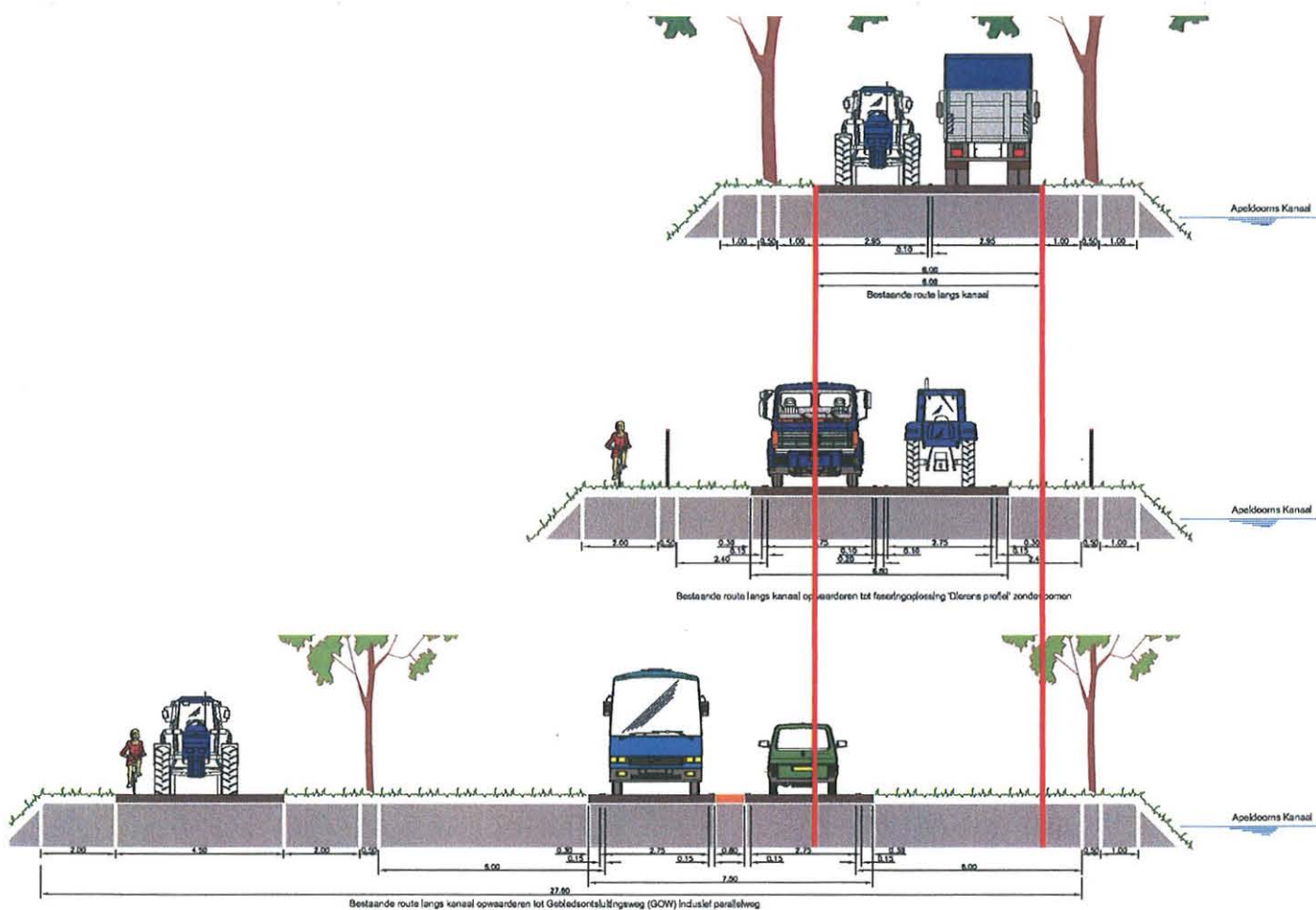


Variant 5: Nieuwe route ten oosten van het Apeldoorns Kanaal.

Houdt in van zuid naar noord:

- een rondweg om Spankeren, vanaf de N348;
- een nieuwe weg ten noordoosten van het Apeldoorns Kanaal, rekening houdend met natuurgebieden en perceelsgrenzen;
- een verbinding tussen de concentratie papierbedrijven bij Eerbeek en de nieuwe route;
- een verbinding met snelwegaansluiting Apeldoorn Zuid.

Om aan te geven wat het verschil in ruimtebeslag is, zijn in onderstaande figuur het huidige profiel, het 'sobere' profiel (het profiel dat toegepast is bij de reconstructie van de Kanaalweg bij Dieren, zie paragraaf 12) en profiel A op dezelfde schaal onderelkaar gezet.



Duidelijk is te zien dat het grootste verschil zit in de breedte van de bermen en de toevoeging van een parallelweg. Dat wordt vereist door de huidige richtlijnen voor het ontwerp van wegen (Handboek wegontwerp, 2002). Een parallelweg is nodig bij veel erfaansluitingen. De bomen langs het Apeldoorns Kanaal zijn een belangrijk onderdeel van het cultuurhistorische beeld daarvan. Als de weg moet worden verbreed, zullen die gekapt moeten worden. Ook de bomen aan de kanaalzijde moeten worden verwijderd, omdat die aan de noordzijde van de dubbele rij staan en zullen sterven als de beschuttende zuidrij wordt gekapt.

9. Beoordeling varianten

De varianten zijn door de deskundigen van de gemeenten Apeldoorn, Brummen en Rheden en de provincie Gelderland beoordeeld op een aantal aspecten:

- Verkeer
- Leefbaarheid
- Geluid/Lucht
- Natuur
- Landschap

- Water
- Cultuurhistorie
- Kosten

De beoordeling van het verkeersaspect is gedaan met behulp van een verkeersmodel (het verkeersmodel Stedendriehoek, als beheerd door de gemeente Apeldoorn). Het toekomstjaar daarvan is 2020. Het belangrijkste criterium is de afname van het verkeer in de kom van Loenen (ten opzichte van het niet nemen van maatregelen). Bij alle varianten is ervan uitgegaan dat de ingetekende route de weg wordt met de primaire verkeersfunctie in het gebied: Een gebiedsontsluitingsweg. De andere routes worden afgewaardeerd naar een erftoegangsweg: 60 km/u buiten de kom en 30 km/u daarbinnen. Op die wijze zijn de varianten in het verkeersmodel ingevoerd.

De overige beoordelingen zijn gedaan in expertbijeenkomsten, waarin de varianten met behulp van plussen en minnen met elkaar zijn vergeleken. De kosten zijn geraamd op basis van de schetstekeningen en kengetallen voor de kosten per kilometer weg die afkomstig zijn van de provincie. De afzonderlijke beoordelingen van de gemeenten Apeldoorn en Brummen, provincie Gelderland, de klankbordgroep en de beoordeling door de werkgroep N786 (gezamenlijke beoordeling van de overheden) is toegevoegd als bijlage (hoofdstuk 5 en 6 uit de rapportage "N786 welke kant gaan we op?; beoordeling van oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek N786"). De gezamenlijke beoordeling van de "werkgroep N786" is uit overwegingen van objectiviteit gedaan door een onafhankelijk adviesbureau.

Niet alle aspecten leverden een onderscheid op tussen de varianten. Per variant is de hoofdlijn:

Variant 1: Dorpenroute met oostelijke rondweg Loenen:

- Vermindering verkeer in de kom van Loenen: -95%.
- In het algemeen meer verkeer via de dorpenroute en minder via de kanaalroute.
- Sloop 5 à 10 woningen nodig.
- Inpassingsprobleem Loenen: tussen dorp en rijksbeschermd buitenplaats kasteel Ter Horst; aantasting cultuurhistorische waarde kasteel Ter Horst.
- HEN-water probleem, maar dit is oplosbaar met maatregelen.
- Toename van verkeer in Beekbergen is een aandachtspunt, oplosbaar.
- Kosten: ca. € 35 miljoen.

Variant 2: Dorpenroute met westelijke omlegging Loenen:

- Vermindering verkeer in de kom van Loenen: -95%.
- In het algemeen meer verkeer via de dorpenroute en minder via de kanaalroute.
- Sloop ca. 10 woningen nodig.
- Inpassingsprobleem Loenen.
- Omlegging Loenen te dicht bij Centraal Veluws Natuurgebied.
- Beschadigt landschap (essen).
- Toename van verkeer in Beekbergen is een aandachtspunt, oplosbaar.
- Kosten: ca. € 35 miljoen.

Variant 3: Kanaalroute:

- Vermindering verkeer in de kom van Loenen: -65%.
- Meer verkeer via kanaalroute en minder via dorpenroute.
- In het algemeen zeer ingrijpend.
- Sloop 15 à 40 woningen nodig.
- Inpassingsprobleem nieuwe verbinding Eerbeek.
- Natuur: ver van CVN (maar doorsnijding Beekbergsepoort blijft).

- Cultuurhistorisch probleem: Het bestaande cultuurhistorische beeld van het kanaal wordt aangetast: bomen verdwijnen, bruggen moeten verbreed en aanliggende (brugwachters-) woningen gesloopt.
- Kosten: ca. € 70 à € 80 miljoen

Variant 4: Combinatievariant:

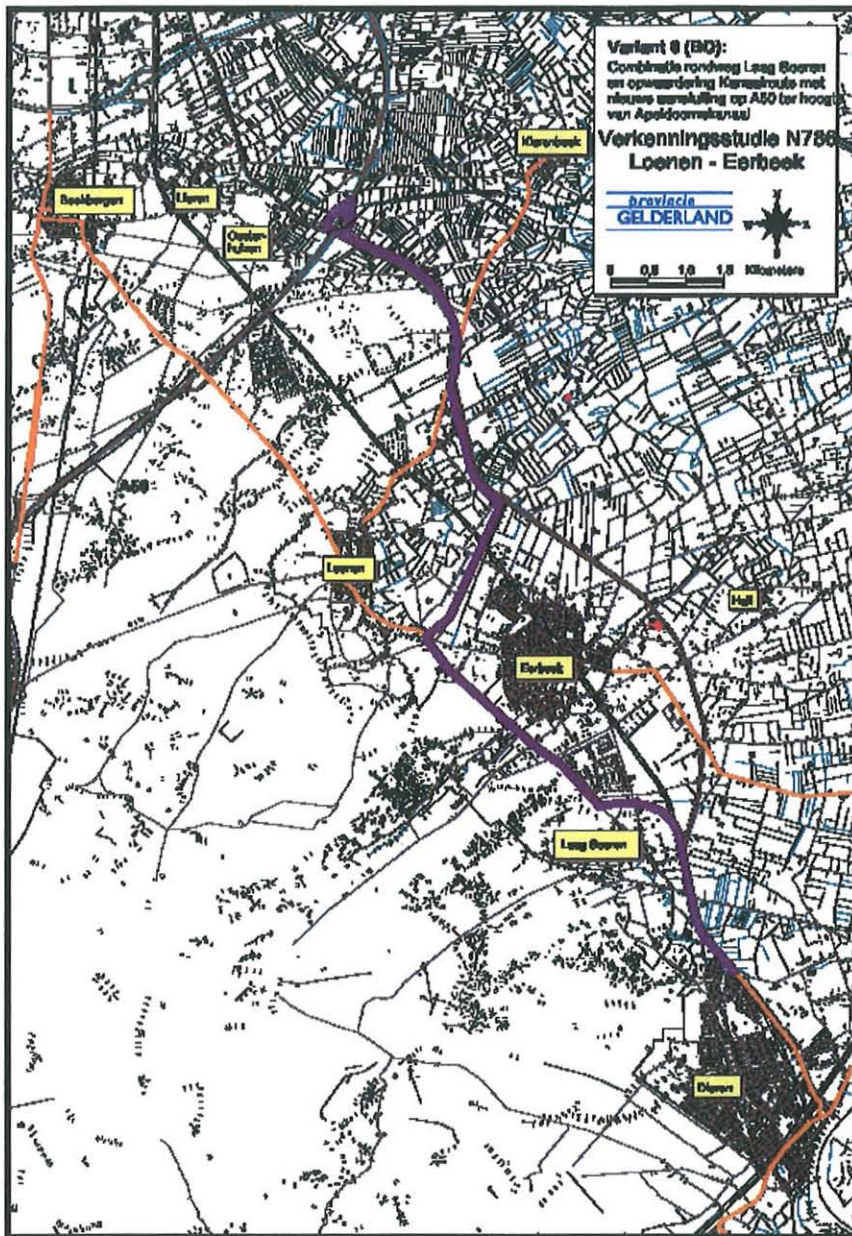
- Vermindering verkeer in de kom van Loenen: -63%
- Meer verkeer langs Eerbeek
- Verkeersaantrekkende werking
- Probleem inpassing Oosterhuizen en Lieren
- Sloop ca. 30 woningen
- Ontsluiting bedrijven Eerbeek ongewijzigd
- Kosten: ca. € 65 miljoen

Variant 5: Nieuwe route ten oosten Apeldoorns Kanaal:

- Vermindering verkeer in de kom van Loenen: -58%
- Sloop ca. 10 woningen
- Introductie verkeersfunctie: doorsnijding gebied
- Kosten: ca. € 70 miljoen.

10. Meer varianten

De bespreking van de resultaten van de beoordeling door Stuurgroep en klankbordgroep op 24 augustus en 15 september 2005 leverde een breed gedragen inzicht in de voors en tegens van de verschillende varianten op. Ook werd duidelijk voor stuur- en klankbordgroep dat er geen eenvoudige oplossingen zijn. Alle varianten hebben grote consequenties. Ook kwamen er nieuwe varianten naar voren. Die zijn vervolgens op dezelfde wijze als de eerste vijf verkend. Op de volgende pagina's de schetsen en de beoordelingen daarvan.

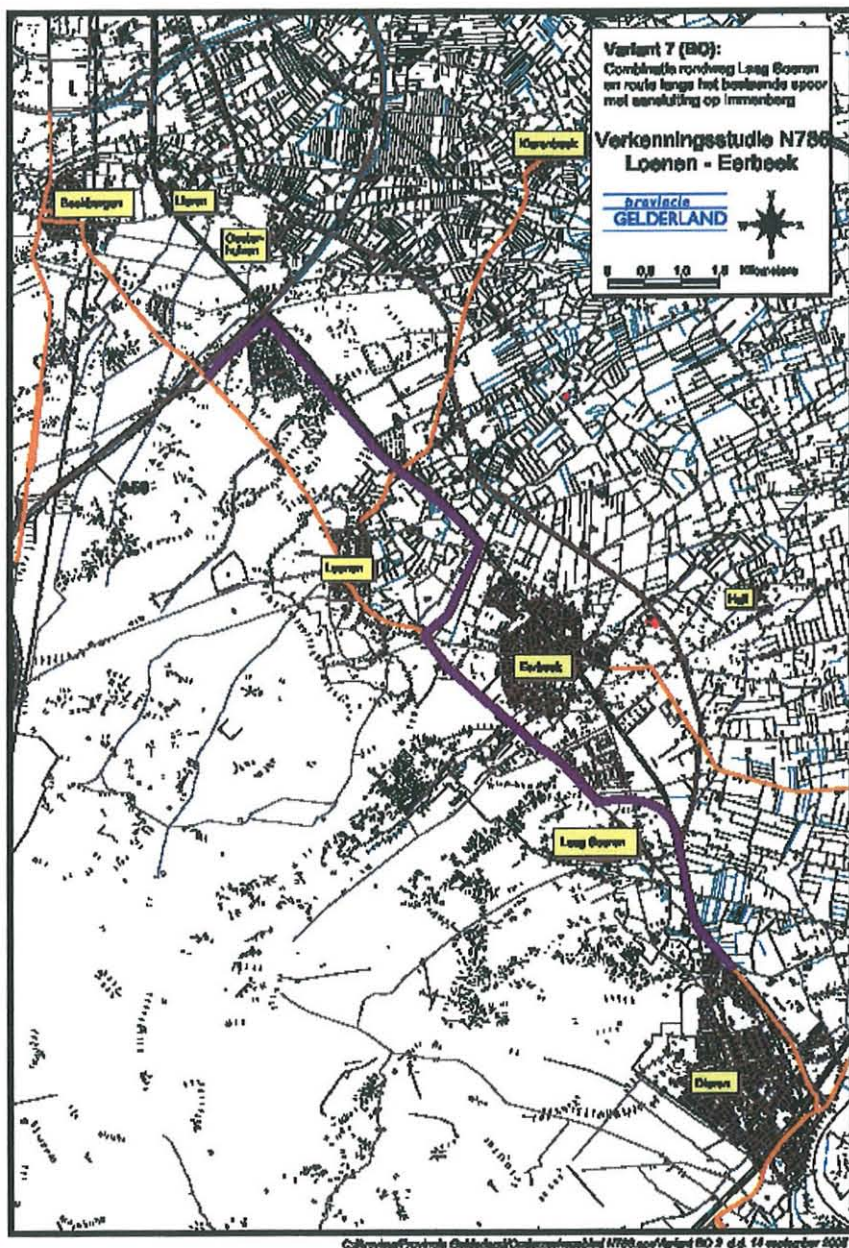


© Provincie Gelderland/Verkenningstudie N786 op Variant B0 1 d.d. 14 september 2008

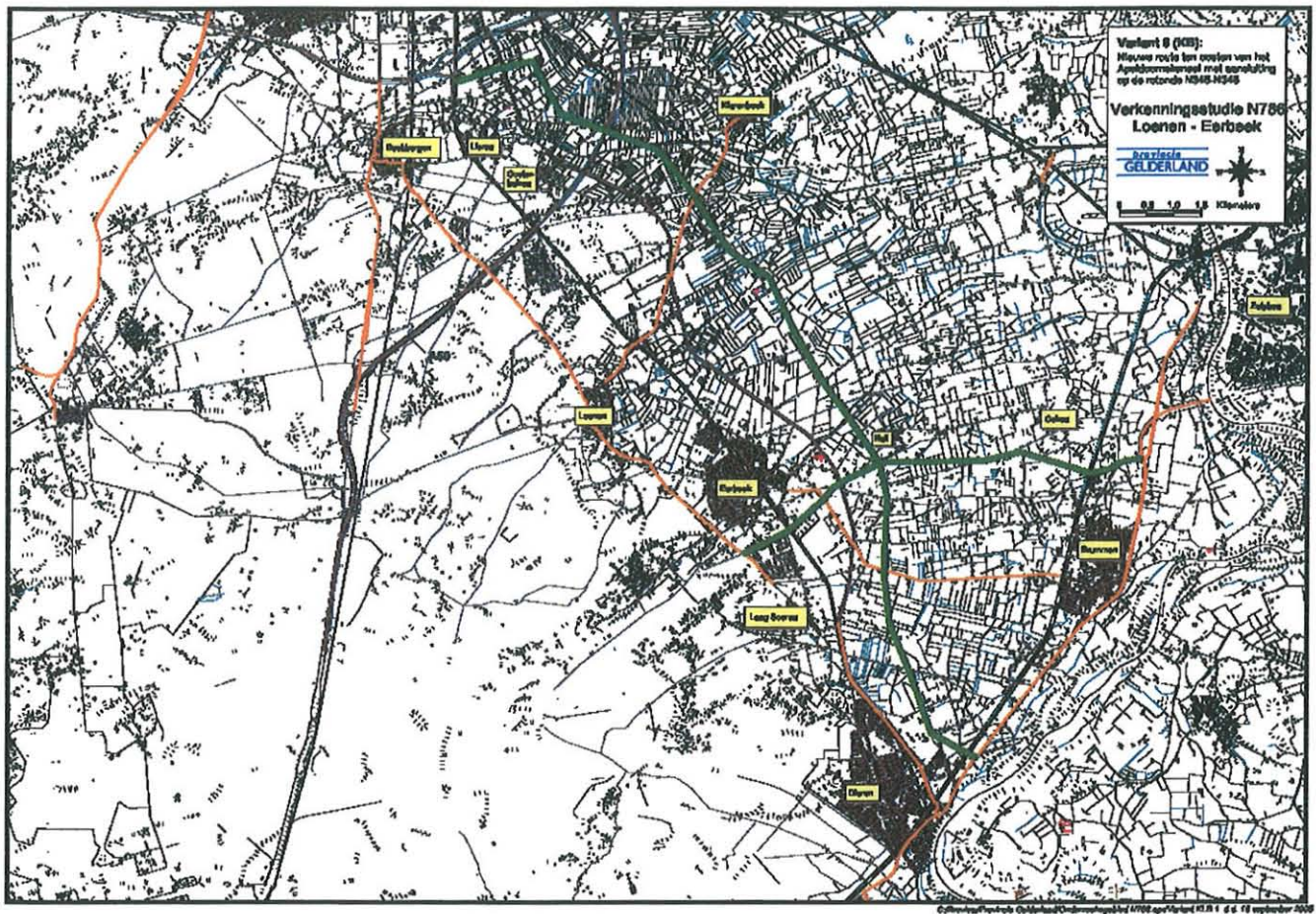
Variant 6: Combinatievariant met nieuwe aansluiting op A50.

Dit is een combinatie van varianten 1 en 3, maar met de belangrijke toevoeging een nieuwe aansluiting op de A50 ter hoogte van de weg langs het Kanaal. Van zuid naar noord:

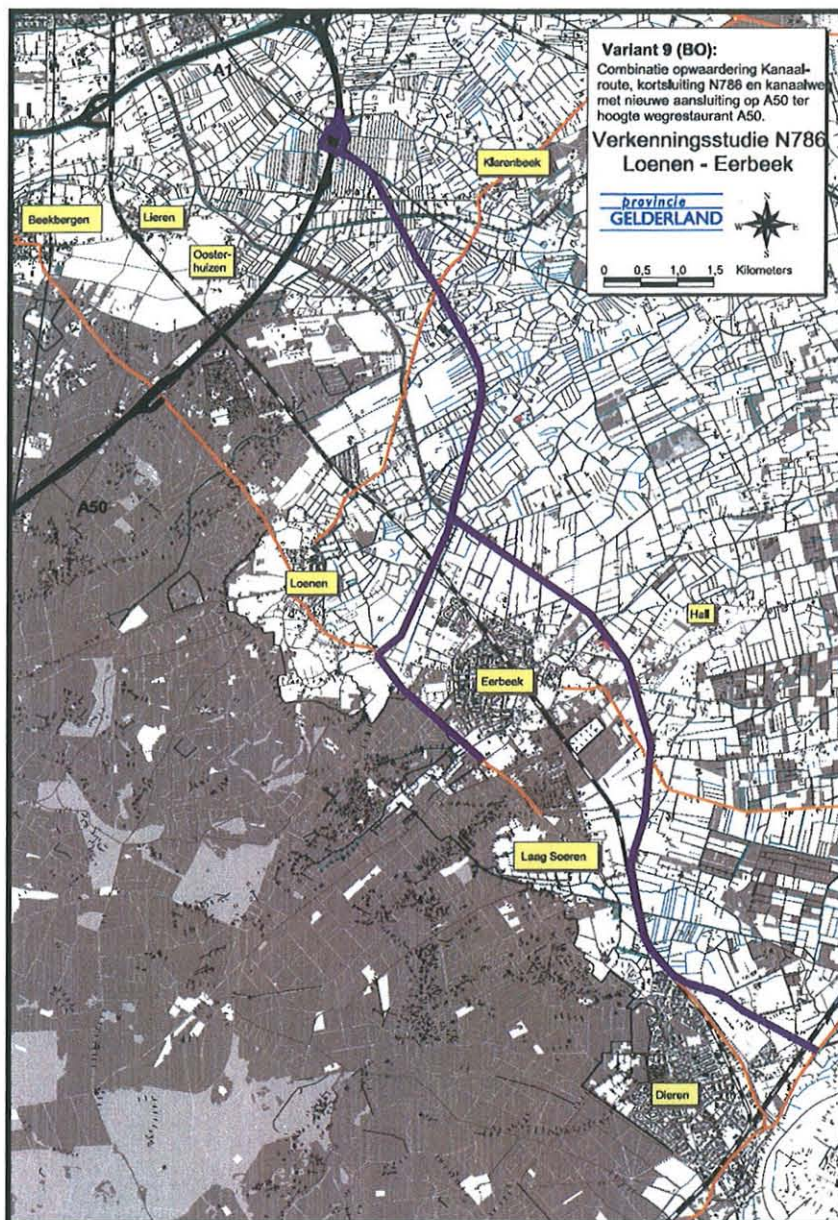
- Tot aan de aansluiting van de Loenenseweg op de Harderwijkerweg als variant 1.
- Nieuwe verbindingsweg tussen Harderwijkerweg en Kanaalweg.
- Opwaarderen Kanaalweg tot aan Hoofdweg.
- Bij Hoofdweg Kanaal kruisen en route verder aan de noordoostzijde van het Kanaal (om de huizen aan de zuidzijde te ontzien)
- Nieuwe aansluiting A50 aan de noordzijde van het Kanaal.
- Afsluiten bestaande aansluiting N786 met A50 (Immenberg).



Variant 7: Combinatie rondweg Laag-Soeren en rondweg om Loenen langs spoorlijn. Dit is een variant op variant 1, waarbij de rondweg om Loenen getekend is langs de (historische) spoorlijn Dieren-Apeldoorn.



Variant 8: Nieuwe route ten oosten van Apeldoorns Kanaal met aansluiting N348. Dit is een variant op variant 5, waarbij een extra verbindingsweg is ingetekend tussen de nieuwe weg ten noordoosten van het Kanaal naar de N348. De gedachte daarbij is dat een nieuwe verbinding op deze wijze ook de problematiek van het vele verkeer door de kern Voorst kan verlichten.



Variant 9: Combinatie opwaardering kanaalroute, kortsluiting N786 en kanaalroute met nieuwe aansluiting A50.

Dit is een combinatievariant die ingebracht is door de dorpsraden van Eerbeek. Bedacht is een nieuwe aansluiting op de A50, als variant 6, maar dan ten noorden van het Apeldoorns Kanaal, zodat de bestaande op- en afritten van benzinstation en verzorgingsplaats "De Somp" gebruikt kunnen worden. Ook is ter besparing van kosten voorzien door het weggedeelte langs het Apeldoorns Kanaal uit te voeren zoals het bestaande deel ter hoogte van Dieren, dus niet volgens de huidige richtlijnen voor het ontwerp van wegen.

11. Beoordeling nieuwe varianten

Variant 6: Combinatie met nieuwe aansluiting op A50 via dorpenroute

- Vermindering verkeer in de kom van Loenen: -75 %
- Meer verkeer langs Eerbeek.
- Nieuwe aansluiting A50 trekt verkeer aan.
- Sloop 15 à 25 woningen.
- Cultuurhistorisch weg langs het Apeldoorns Kanaal.
- Kosten: ca. € 75 miljoen.

Variant 7: Dorpenroute omlegging Loenen langs spoorlijn

- Vermindering verkeer in de kom van Loenen: - 87%.
- Kosten: ca. € 55 miljoen.
- Verder als variant 1.

Variant 8: Nieuwe route oostzijde Kanaal met aansluiting N348 (nieuwe brug Zutphen)

- Vermindering verkeer in de kom van Loenen: - 58%.
- Vermindering verkeer in de kom van Voorst: - 20%.
- Kosten: ca. € 87 miljoen.
- Verder als variant 5.

Variant 9:

- Vermindering verkeer in de kom van Loenen: -80%
- Nieuwe aansluiting A50 trekt verkeer aan.
- Kanaalweg wordt niet volgens richtlijnen aangelegd, dus niet optimaal veilig
- Sloop ca. 10 woningen.
- Doorsnijding Beekbergerwoud.
- Kosten: ca. € 75 miljoen.

Variant 9 is vanwege het late stadium waarop deze variant is ingebracht niet op dezelfde uitgebreide manier beoordeeld als de overige varianten (door experts van de overheden, zie bijlage), maar globaler.

12. Trechtersessie

Op 20 september 2005 zijn stuurgroep en klankbordgroep bijeen geweest om de varianten te bespreken. Dit met de bedoeling het aantal varianten te verminderen. Alle vertegenwoordigers in de klankbordgroep hebben de gelegenheid gekregen aan te geven welke variant de voorkeur heeft. De stuurgroep heeft daar vervolgens de conclusie uit getrokken dat er draagvlak bestaat voor de varianten 1, 3 en 6. Verder is gevraagd om een variant van 3 uit te werken, waarbij niet de huidige richtlijnen voor ontwerp van wegen worden toegepast, maar de richtlijnen die nog werden toegepast bij het ontwerp van het deel van de kanaalweg ter hoogte van Dieren. Dit werd de 'sobere kanaalvariant'.

Besloten is voor de genoemde varianten (en variant 9) nader te kijken naar de haalbaarheid, waarbij naast de kosten, ook de realisatietijd en specifieke projectrisico's zijn inbegrepen.

13. Haalbaarheidsstudie

Verkeersveiligheid: Omdat er in het proces varianten zijn toegevoegd met verschillende uitgangspunten, is aan dit aspect apart aandacht besteed. Bij de ontwikkeling van de eerste 5 varianten is uitgegaan van de huidige richtlijnen voor het ontwerp van wegen. Die past elke wegbeheerder in principe toe, tenzij er zwaarwegende argumenten zijn om ervan af te wijken. Dit uitgangspunt is onder druk komen te staan, voornamelijk omdat het in 2002 opgeleverde gereconstrueerde deel van de weg langs het Kanaal ter hoogte van Dieren ook volgens de tot 2002 geldige richtlijnen is ingericht en zonder parallelweg. Dat scheelt aanzienlijk in de kosten. Overigens zijn er bij het Dierense deel geen aanliggende percelen

die rechtstreeks op de weg zijn aangesloten. Het deel van de kanaalweg tot aan Apeldoorn kent ca. 50 dergelijke aansluitingen.

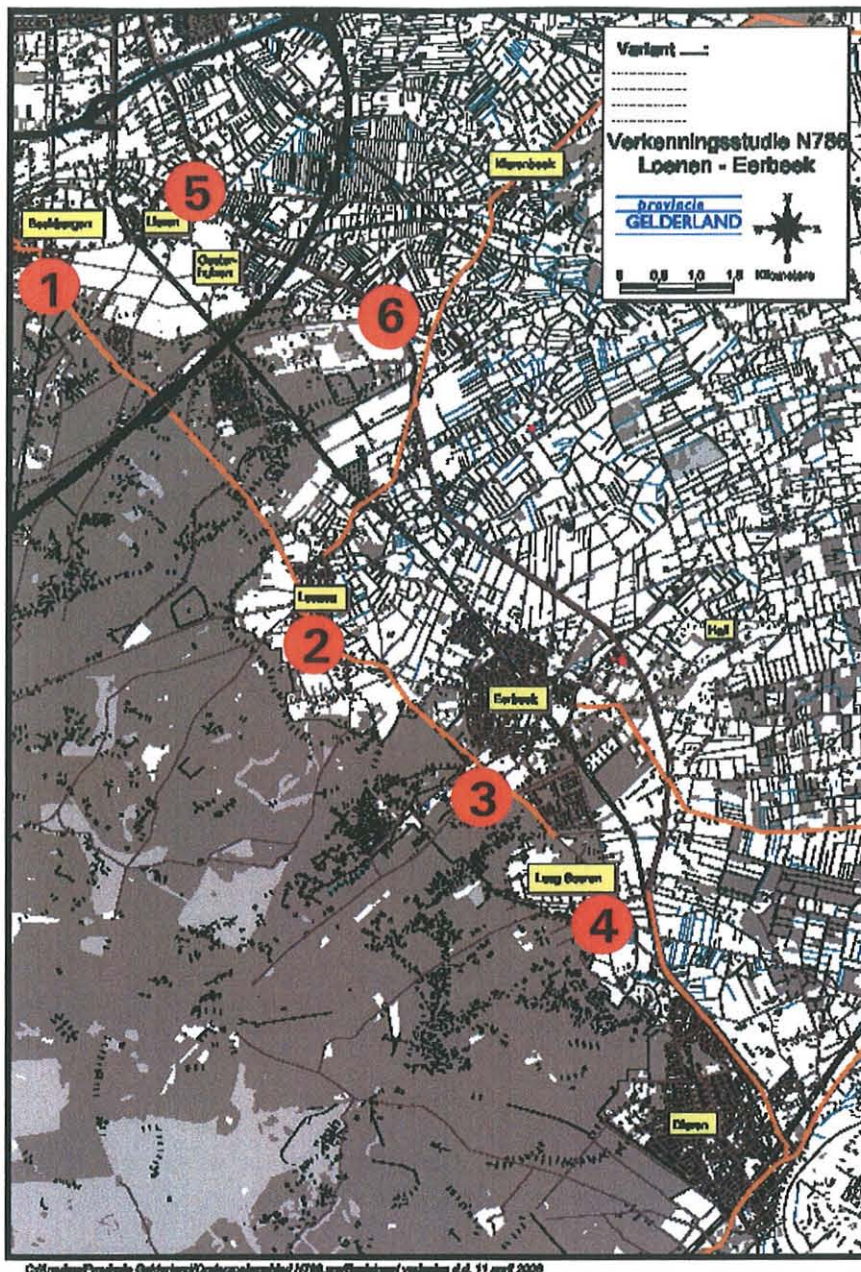
Om in beeld te krijgen wat de gevolgen voor de verkeersveiligheid zijn van het afwijken van de richtlijnen, is een analyse gemaakt van de ongevallen op de weg langs het kanaal in de afgelopen 5 jaar. Ingeschat is welk deel van de ongevallen niet zou zijn gebeurd als de weg volgens de huidige richtlijnen zou zijn ingericht. Becijferd is dat een sobere inrichting van de weg langs het kanaal, zonder parallelweg en met smalle bermen maar zonder de bomenrijen ongeveer tweemaal zoveel letselslachtoffers, dat is ca. 20 per 5 jaar, meer tot gevolg heeft dan een inrichting volgens de richtlijnen. Daarbij is rekening gehouden met de verkeerstoename als gevolg van de reconstructie.

Verkeer door alle dorpen:

Door de bewonersverenigingen is duidelijk gemaakt dat niet alleen gekeken moet worden naar het verkeer door Loenen, maar ook naar de ander dorpen. Dus ook Beekbergen, Eerbeek, Laag-Soeren, Oosterhuizen en de aanwonenden aan het Apeldoorns Kanaal.

In onderstaande tabel een overzicht van de intensiteiten op verschillende (woon-) locaties. De locatienummers staan aangegeven op de kaart.

	2003	2020 autonoom	2020 variant 1	2020 variant 3	2020 variant 6	2020 variant 9
1. Beekbergen	5.000	5.000	5.500	4.500	5.000	4.500
2. Loenen	11.500	15.000	500	5.500	3.000	3.500
3. Eerbeek	5.500	8.500	12.500	2.000	10.000	4.500
4. Laag-Soeren	6.000	500	500	3.500	500	4.000
5. Oosterhuizen	9.000	9.000	6.000	13.500	14.500	4.500
6. Kanaalweg	9.000	9.000	4.000	15.000	23.000	5.000



Rijkswaterstaat:

De varianten waarin een nieuwe aansluiting op de A50 is opgenomen, vereisen overleg met Rijkswaterstaat. Alleen Rijkswaterstaat bepaalt of een nieuwe op- en afrit acceptabel is. Een oriënterend gesprek leverde op dat:

- Nieuwe aansluitingen acceptabel zijn, mits de doorstroming gewaarborgd kan worden.
- Voorbehoud bij realiseerbaarheid: Alleen als het veilig ontworpen kan worden, dit ter beoordeling van Rijkswaterstaat.
- Geen belang dus kosten moeten door lokale overheden worden gedragen.

Is cofinanciering door bedrijven mogelijk?

Ook hierover heeft een oriënterend gesprek plaatsgevonden. Dat had als uitkomst:

- Cofinanciering is geen goed idee.
- Suggestie: Innovatieve contractvormen kunnen mogelijk grote kostenbesparingen opleveren.

Daarmee wordt het overzicht van de vijf geselecteerde varianten:

Variant 1:

- Kosten: ca. € 35 miljoen
- Realisatietijd: ca. 12 jaar
- Grootste knelpunten bij uitvoering (projectrisico): Weerstand door toename verkeer langs Eerbeek en in mindere mate door Beekbergen en door aantasting cultuurhistorische waarde rijksbeschermd buitenplaats Kasteel Ter Horst.

Variant 3:

- Kosten: ca. € 80 miljoen
- Realisatietijd: ca. 12 jaar
- Grootste knelpunt bij uitvoering (projectrisico): Weerstand door het verdwijnen van het cultuurhistorische beeld van het Apeldoorns Kanaal en de toename van het verkeer op de weg langs het kanaal.

Variant 6:

- Kosten: ca. € 75 miljoen
- Realisatietijd: ca. 14 jaar
- Grootste knelpunt bij uitvoering (projectrisico): Weerstand door toename verkeer langs Eerbeek. Daarnaast is het niet zeker dat Rijkswaterstaat een nieuwe aansluiting toestaat.

Variant 9:

- Kosten: ca. € 75 miljoen
- Realisatietijd: ca. 14 jaar
- Grootste knelpunt bij uitvoering (projectrisico): Weerstand door nieuwe doorsnijding Beekbergerwoud. Idem met toestemming Rijkswaterstaat.

Sobere kanaalvariant:

- Kosten: ca. €35 miljoen
- Realisatietijd: ca. 12 jaar
- Grootste knelpunt bij uitvoering (projectrisico): Weerstand door toename verkeer op de weg langs het Kanaal. Daarnaast is de niet optimale verkeersveiligheid een probleem.

In onderstaande tabel geeft het overzicht van de belangrijkste uitkomsten van de pré-verkenning:

Beoordeling

Aspect Variant	Verkeer Loenen	Verkeers- veiligheid	Kosten	Natuur	Cultuur- historie	Grootste knelpunt
1	++	++	---	---	---	• verkeerstoename dorpenroute, aantasting cult.hist. waarde Ter Horst
3	+	+	+++	---	---	• verdwijnen cult. hist. beeld kanaal + verk. toename kanaalroute
6	+	+	+++	---	---	• verkeerstoename dorpenroute + toestemming RWS
9	+	+	+++	---	---	• nieuwe doorsnijding Beekbergerwoud + toestemming RWS
S	+	---	---	+	---	• verkeersonveiligheid + verkeerstoename kanaalroute

Hoofdconclusies hieruit:

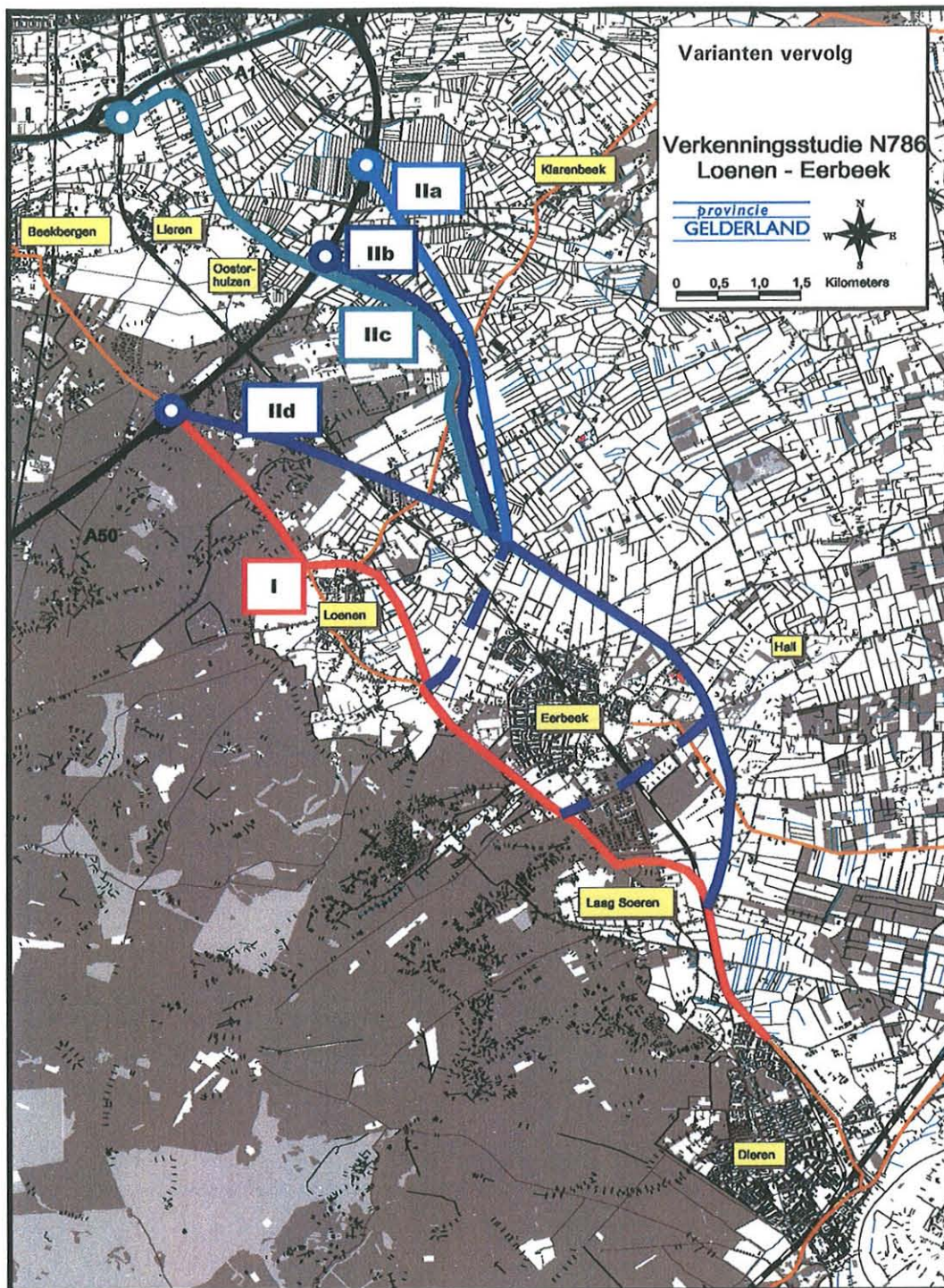
- Alle varianten hebben serieuze nadelen.
- Variant 1 heeft het meest positieve effect in Loenen (het minste verkeer) tegen de laagste kosten.
- Varianten 1 en de sobere Kanaalvariant (S) kosten minder dan helft van varianten 3, 6 en 9.
- Varianten 1, 3 en S geven minder verkeer door gebied en varianten 6 en 9 meer.

14. Klankbordgroep 20 maart 2006

De bespreking van de resultaten met de klankbordgroep leverde het volgende beeld op:

- Er is geen draagvlak voor dorpenroutevarianten: het verkeer moet niet geconcentreerd worden bij de woongebieden.
- Ter hoogte van de dorpen is kanaalroute de beste optie: daar inpassingsproblemen oplossen.
- Vanaf de Zilvense Brug, ten zuiden van bedrijventerrein Kieveen, zoeken naar een vervolg richting een snelweg (A50 of A1).

Op onderstaande kaart zijn de opties in die zin aangegeven.



15. Argumentatie en keuze stuurgroep

Deze uitkomst is aan de stuurgroep voorgelegd. Al met al vindt de stuurgroep de volgende argumenten doorslaggevend:

- Varianten met kosten in de orde van € 80 miljoen zijn niet realistisch.
- Het cultuurhistorische beeld van het Apeldoorns Kanaal is belangrijk en moet behouden blijven; grootschalige bomenkap is niet acceptabel.
- Verkeersveiligheid is essentieel; varianten die niet duurzaam veilig zijn, zijn niet acceptabel.
- Provinciale Staten willen dit jaar (2006) een uitspraak over de oplossing voor Loenen, Eerbeek en Laag-Soeren.
- De dorpenroute heeft het meest positieve effect voor de dorpen Loenen en Laag-Soeren (het minste verkeer) tegen de laagste kosten.
- Dorpenroute heeft de minste milieu-nadelen.

De stuurgroep kiest daarom voor het verder uitwerken van de dorpenroute: variant 1.

Deze route kan opgeknipt worden in drie onderdelen (van zuid naar noord):

1. de aanleg van de geplande rondweg om Laag Soeren.
2. een reconstructie van de N786 tussen de rondweg Laag Soeren en de gemeentegrens Brummen/Apeldoorn.
3. een verkenning-/tracéstudie voor het gedeelte tussen de gemeentegrens van Brummen en Apeldoorn en de aansluiting van de N786 op de A50 (Immenberg). Deze nadere studie is nodig vanwege de complexiteit van het gebied: een zorgvuldige afweging van de diverse belangen die in het gebied spelen is noodzakelijk om tot een gedragen oplossing te komen.

Voor deel 1 is reeds een plan gereed. Ook is daarvoor al een bestemmingsplan opgesteld. Dit is echter gebaseerd op inmiddels verouderde gegevens. Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid.

Voor deel 2 is een verkenning voor een reconstructie nodig: het aanpassen van de bestaande weg.

Voor deel 3 is een verkenning/tracéstudie nodig. Daarin kunnen meerdere varianten van deze oplossingsrichting worden onderzocht. Naast de bestaande schets van een rondweg direct om de dorpskern heen, zijn varianten denkbaar die bijvoorbeeld om Kasteel Ter Horst heen gaan of zelfs langs de (historische) spoorlijn gaan. De op onderstaande kaart aangegeven rondweg om Loenen is dan ook slechts een indicatie. Interactief met de belanghebbenden wordt tot een optimale variant rond Loenen gekomen.

Bijlage 1: Betrokkenen:

Stuurgroep N786 Loenen-Eerbeek:

Gemeente Apeldoorn: R. Metz, wethouder Verkeer en Vervoer
Gemeente Brummen: D. Ter Maat, wethouder Verkeer en Vervoer
Gemeente Rheden: W. Pieper, wethouder Verkeer en Vervoer
Provincie Gelderland: M. van Haaren, gedeputeerde Verkeer en Vervoer

Werkgroep N786 Loenen-Eerbeek:

Gemeente Apeldoorn: mevr. J. Kuipers
Gemeente Brummen: dhr. M. Romeijn
Gemeente Rheden: dhr. E. Beekman
Provincie Gelderland: dhr. J. Blok, dhr. A. Smith, dhr. C. Pit.
Externe ondersteuning: Grontmij

Externe klankbordgroep:

Industriekern Eerbeek-Loenen, dhr. H.J. Reusken, dhr. D. Schut
Kamer van Koophandel, dhr. R. Feith
Lomivé (Loenense middenstands vereniging), dhr. E.J. Rissewijck
TLN (Transport en Logistiek Nederland), dhr. B. van Moorsel
VNO/NCW, dhr. A. Crama
Woningstichting Beter Wonen, dhr. D. de Man, dhr. J. Scholten
Woningstichting Eerbeek, mevr. A. van Stokrom-van Nieuwenhuijzen
Dorpsraad Loenen, mevr. L. Solis, dhr. H. Bouwman
Ver. Dorpsraad Beekbergen-Lieren, dhr. O. Muntinga
Vereniging Klarenbeeks Belang, mevr. A.H.M. Boerkamp-Brugman
Dorpsraad Oosterhuizen, mevr. K. van Essen
Gezamenlijke Dorps- en Wijkraden Eerbeek-Hall, mevr. G. Borneman, dhr. F. Haverbeke, dhr. K. Waterlander
Soerens Belang, dhr. F. van Naamen
Fietzersbond, dhr. R. Sipkes
Gelderse Milieufederatie, dhr. J. Reijnen
VARO (Vereniging Apeldoornse recreatie Ondernemers), dhr. R. Niemann, dhr. B. Klemann

Interne klankbordgroep provincie:

REW, cultuurhistorie en archeologie: dhr. A. Venema
REW, landelijk gebied: dhr. G. Schut
REW, economische zaken: dhr. W. Huntink
MW, water: dhr. H.J. Reit

Bijlage 2: Beoordelingen varianten

(hoofdstuk 5 en 6 uit de rapportage “N786 welke kant gaan we op?; beoordeling van oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek N786”)

5 De beoordelingen

5.1 Het proces

De beoordeling heeft tot doel om op het niveau van een verkenningsstudie het draagvlak van de mogelijke oplossingsvarianten te bepalen.

De Werkgroep N786 heeft schriftelijk gereageerd door elke variant en elk aspect een waardering te geven. De provincie en de gemeenten Apeldoorn en Brummen hebben de beoordeling breed uitgezet in hun organisatie, zodat de juiste deskundigen de waardering toekenden. De klankbordgroep heeft in een bijeenkomst met bestuurders de kans gekregen om mondeling de voors en de tegens van de varianten naar voren te brengen.

5.2 Beoordeling Werkgroep N786

De provincie Gelderland, gemeente Apeldoorn en gemeente Brummen hebben in het najaar van 2005 de varianten 1 tot en met 8 schriftelijk beoordeeld. Van tevoren was afgesproken op welke aspecten de varianten intern beoordeeld zouden worden. Deze aspecten zijn:

1 Verkeer

- a. Bereikbaarheid/doorstroming
- b. Veiligheid

2 Leefbaarheid

- a. Geluid
- b. Luchtkwaliteit
- c. Sociale doorsnijding woonkernen

3 Natuur

- a. Ecologie/EHS
- b. Flora/fauna, VHR
- c. Stillegebieden

4 Landschap

- a. Landschap
- b. Geomorfologie

5 Water

- a. HEN-water
- b. Grondwater

6 Cultuurhistorie / Archeologie

7 Economie

- a. Bedrijvigheid
- b. Landbouw
- c. Recreatie/toerisme

8 Kosten

- a. Aanlegkosten
- b. Overige kosten

De beoordeling is gedaan middels een glijdende schaal van - - / - / 0 / + / ++. Dit om de meest kenmerkende voor- en nadelen per variant aan het licht te brengen.

++ : zeer goed
+ : goed
0 : geen invloed/effect
- : negatief
-- : zeer negatief

5.2.1 Beoordeling provincie Gelderland

De beoordelingen van provincie Gelderland zijn in tabel 5.1 weergegeven.

Variant	1 dorpenroute + oost Loenen	2 dorpenroute + west Loenen	3a Kanaalroute + parallelweg opwaarderen	3b Kanaalroute, west	3c Kanaalroute, fietspad oostkant	3d Kanaalroute, nieuwe route oost	4 Combi Kanaalroute + dorpenroute	5 Nieuwe weg oostzijde gebied	6 Combinatie kanaal + dorp + A50	7 Combinatie dorpen + spoorlijn	8 Nieuwe weg naar N348
Aspect											
1 Verkeer											
1a Bereikbaarheid/doorstroming	++	++	0	0	0	0	0	0/-			
1b Veiligheid	++	++	+	+	+	+	+	+			
2 Leefbaarheid											
a Geluid	++	-	0	0	0	-	+	-			
b Lucht	+	++	0	+	0	+	+	++			
c Sociale doorsnijding woonkernen	--	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-			
3 Natuur											
a Ecologie/EHS	-	--	0	0	0	0	-	-	0	+/-	-
b Flora/fauna /Vogelhabitat	-	--	0	0	0	0	-	-	0	+/-	-
c Stiltegebieden											
4 Landschap											
a Landschapsbeeld	-	--	-	+	+	-	-	-	-	-	-
b Geomorfologie	-	--	0	0	0	0	0	0	0	-	0
5 Water	0	0	0	0	0	+	+	0	0	-	-
a HENwater	-	0	0	0	0	0	0	0			
b Grondwater (drinkwater)	0	0	0	+	0	+	+	0			
6 Cultuurhistorie/Archeologie	-/+	--	--	-/+	-	-	-/+	-	-	+	-
7 Economie											
a Bedrijvigheid											
b Landbouw	-	-	+	+	+	+	-/+	-			
c Recreatie/toerisme											
8 Kosten											
a Aanlegkosten											
b Overige kosten											

Tabel 5.1: Beoordeling provincie Gelderland

Opmerkingen provincie Gelderland:

- *Natuur*: hoe verder van het CVN af, hoe beter. Verder speelt de doorsnijding van natuur en landschap een belangrijke rol. Geen enkele variant scoort positief. Grootste voorkeur vanuit natuur gaat uit naar de Kanaalweg, daarna de nieuwe route en tenslotte de dorpenroute.
- *Landschap*: Beschadiging structuur kanaal/ jaagpad (variant 6, 3a en 3d), beschadiging essenlandschap (variant 2).
- *Water*: aandacht voor beschermingszones natte natuur en doorsnijding HEN-wateren. Geen verlaging grondwaterstand. Vooral bij variant 6, 7 en 8.
- *Cultuurhistorie*: lijnelementen zijn belangrijker dan bv gebouwen. Varianten 3c, 3d en 6 tasten de kanaalwegstructuur aan. Voorkeur voor bundeling van lijnelementen (variant 7). Varianten 5 en 8 zijn hiervoor erg nadelig.
- *Verkeer en leefbaarheid*: de provincie sluit zich aan bij de beoordelingen van Apeldoorn en Brummen.

5.2.2 Beoordeling gemeente Apeldoorn

De beoordelingen van gemeente Apeldoorn zijn in tabel 5.2 weergegeven.

Variant	1 dorpenroute + oost Loenen	2 dorpenroute + west Loenen	3a Kanaalroute + parallelweg opwaarderen	3b Kanaalroute, west	3c Kanaalroute, fietspad oostkant	3d Kanaalroute, nieuwe route oost	4 Combi Kanaalroute + dorpenroute	5 Nieuwe weg oostzijde gebied	6 Combinatie kanaal + dorp + A50	7 Combinatie dorpen + spoorlijn	8 Nieuwe weg naar N348
Aspect											
1 Verkeer											
1a Bereikbaarheid/doorstroming	++	++	0	0	0	0	0	0/-	0/+	+	
1b Veiligheid	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
2 Leefbaarheid											
a Geluid	++	-	+	-	+	-	+	++	++	-	
b Lucht	+	++	0	+	0	+	+	++	++	-	
c Sociale doorsnijding woonkernen	-	0	-	-	+	+	-	+	-	-	
3 Natuur											
a Ecologie/EHS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
b Flora/fauna /Vogelhabitat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
c Stiltegebieden											
4 Landschap											
a Landschapsbeeld	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
b Geomorfologie	0/-	-	0	-	0	-	0	0	0	-	
5 Water											
a HENwater	+	++	0	0	0	-	+	-	+	+	
b Grondwater (drinkwater)	+	++	0	0	0	-	+	-	+	+	
6 Cultuurhistorie/Archeologie	0/-	-	+0	+0	+	+	+/-	++/0	+/++	-/-	

7 Economie											
a Bedrijvigheid	+	-	+	+	++	++	+	0	++	+	
b Landbouw	-	-	0	0	0	0	0	-	0	0	
c Recreatie/toerisme	+	-	0	0	0	0	0	++	0	+	
8 Kosten											
a Aanlegkosten											
b Overige kosten											

Tabel 5.2: Beoordeling gemeente Apeldoorn

Opmerkingen gemeente Apeldoorn:

- Variant 8 is voor het grondgebied van Apeldoorn hetzelfde als variant 5, daarom niet apart beoordeeld.
- *Verkeersveiligheid*: uitgangspunt is dat er een veilige weg wordt aangelegd, terwijl de bestaande wegen worden afgewaardeerd tot 30 km/h of 60 km/h.
- *Natuur en landschap*: Variant 6 scoort erg negatief, vanwege doorsnijding EHS en EVZ en kans op doortrekking op termijn naar Apeldoorn.
- *Werken*: Vanuit ontwikkeling van regionaal bedrijventerrein grote wens naar nieuwe aansluiting op A50. Variant 6 scoort hoog.
- *Geluid en luchtkwaliteit*: variant 6 scoort hoog (voorwaarde is dat afrit Loenen vervalt c.q. verbod op vrachtwagens), variant 7 scoort laag vanwege aantasting rustig spoorgebied.
- *Water*: Meegewogen aspecten zijn doorsnijdingen peilgebieden en afvoerstructuren, compensatie nodig voor afname bergend vermogen, ontwatering bij ondiepe grondwaterstanden, waterkwaliteit (afstromend regenwater van de weg). Dit valt negatief uit bij variant 5 en 3d.
- *Cultuurhistorie*: Essencomplexen, Apeldoorns kanaal, doorkruising historische sprenginstelsels. Variant 2 en 7 zijn het meest negatief, variant 5 en 6 het meest positief.

5.2.3 Beoordeling gemeente Brummen

De beoordelingen van gemeente Brummen zijn in tabel 5.3 weergegeven.

Variant	1 dorpenroute + oost Loenen	2 dorpenroute + west Loenen	3a Kanaalroute + parallelweg opwaarderen	3b Kanaalroute, west	3c Kanaalroute, fietspad oostkant	3d Kanaalroute, nieuwe route oost	4 Combi Kanaalroute + dorpenroute	5 Nieuwe weg oostzijde gebied	6 Combinatie kanaal + dorp + A50	7 Combinatie dorpen + spoorlijn	8 Nieuwe weg naar N348
Aspect											
1 Verkeer											
1a Bereikbaarheid/doorstroming	++	++	-	-	-	-	+/-	-	+	+	-
1b Veiligheid	++	++	+	+	+	+	-	+	+	++	+
2 Leefbaarheid											
a Geluid	+	+	-	-	-	-	+/-	+/-	+	+	+/-

b Lucht	+	+	-	-	-	-	+/-	+/-	+	+	+/-
c Sociale doorsnijding woonkernen	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
3 Natuur											
a Ecologie/EHS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b Flora/fauna /Vogelhabitat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c Stiltegebieden	+/-	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
4 Landschap											
a Landschapsbeeld	+/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b Geomorfologie	-	-	+/-	-	+/-	+	+/-	+	+/-	-	+
5 Water											
a HENwater	-	+/-	-	-	+/-	+/-	-	+/-	-	-	+/-
b Grondwater (drinkwater)	+/-	-	-	-	-	+/-	-	+/-	-	+/-	+/-
6 Cultuurhistorie/Archeologie	+/-	-	-	+/-	-	+/-	-	+/-	-	+/-	+/-
7 Economie											
a Bedrijvigheid	++	++	-	-	-	-	-	-	+	+	+
b Landbouw	-	-	+	-	+	-	-	-	-	-	-
c Recreatie/toerisme	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	-	+/-
8 Kosten											
a Aanlegkosten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b Overige kosten											

Tabel 5.3: Beoordeling gemeente Brummen

5.3 Beoordeling klankbordgroep

De klankbordgroep bestaat uit de volgende afvaardiging van belangen:

1. Dorpsraad Beekbergen-Lieren
2. Dorpsraad Loenen
3. Gezamenlijke Wijkraden Eerbeek-Hall
4. Soerens belang
5. T.B.B.O. Oosterhuizen
6. Vereniging Klarenbeeks belang
7. Woningstichting Beter Wonen
8. Woningstichting Eerbeek
9. Industriebelangen Eerbeek Loenen
10. Kamer van Koophandel
11. Lomivé
12. Transport en Logistiek Nederland
13. VARO
14. Gelderse Milieufederatie
15. Fietsersbond

Op 20 september 2005 is in Eerbeek een bijeenkomst georganiseerd met bestuurders en de klankbordgroep, waarin de verschillende varianten aan breed publiek zijn toegelicht. Een afgevaardigde per belangengroep heeft de kans gekregen om zijn/ haar voorkeur uit te spreken voor een van de varianten. De varianten zijn niet beoordeeld op de diverse aspecten, maar op basis van de visie per betrokken belangengroep. Afwezig waren VARO, de Vereniging Klarenbeeks Belang en de Fietsersbond.

De resultaten, gebaseerd op de verslaglegging van deze bijeenkomst, zijn weergegeven in tabel 5.4.

Belangengroep	Aandachtspunten
Dorpsraad Beekbergen	- Kijkend naar verkeersontwikkelingen komende 30 jaar speelt de leefbaarheid binnen de dorpen een grote rol. - De beste optie is een nieuwe weg met een aansluiting op de A50. - Aandacht voor subsidiemogelijkheden buiten het reguliere traject.
Dorpsraad Loenen	- Voorop staat dat de gekozen variant zo snel mogelijk uitvoerbaar moet zijn, duurzaam en een zo groot mogelijk effect voor Loenen moet hebben. - Een omleiding rond Loenen heeft goede elementen in zich, een beperkte ingreep voor de omgeving en deze is snel uitvoerbaar. - De kanaalvariant tast het cultuurhistorische karakter van de kanaalweg aan en is niet bespreekbaar. Geen voorkeur voor de kanaalroute variant. - De varianten 6 en 7 voldoen aardig aan de criteria die de dorpsraad Loenen gesteld heeft, echter men vreest dat deze mogelijkheden te lang gaan duren. - Snelste oplossing met een maximaal effect in Loenen.
T.B.B.O Oosterhuizen	Als er geen nieuwe op- en afritten komen bij het kanaal, zijn de varianten 1, 2 en 8 de beste opties voor de omgeving.
Kamer van Koophandel	- Een snelle oplossing is dus gewenst. - Uit eigen onderzoek is gebleken dat de kanaalroute variant de snelste oplossing is, met de laagste kosten en beperkt in het aantal woningen dat gesloopt moet worden.
De Lomivé	Sluit zich vooralsnog aan bij de Dorpsraad Loenen
Gezamenlijke wijkrazen Eerbeek - Hall	- Minimale hinder en aantasting van natuur en landschap. - een efficiënte doorstroming van het verkeer. - Zij hebben een eigen variant uitgewerkt, komt in de buurt van variant 6. - Bij de kanaalroute wordt het cultuurhistorische karakter te veel aangetast.
Woningstichting Beter Wonen	- Varianten 1 en 2 geeft het dorp Beekbergen extra verkeersdruk. - Variant 2 is geen goede optie, deze is in conflict met de dorpsontwikkelingsvisie. - De variant langs de spoorlijn, variant 7, betekent een grote overlast. - De nieuwe variant 8 maar betekent voor het dorp Loenen niet zoveel. - Kortom, variant 6 heeft de voorkeur.
Woningstichting Eerbeek	- Afname van de overlast van verkeer - Geen aantasting van de open ruimte - Minste schade aan het landschap - Kosten - Snelheid van realisatie - Voor de leefbaarheid bieden de varianten 1, 2, 6, 7 de beste mogelijkheden. - Gezien de kosten, natuur en landschapswaarden blijft alleen variant 1 over.
Gelderse Milieu Federatie	- Zoveel mogelijk opwaarderen van het bestaande wegennet. - Bij de kanaalroute vraagt men zich af wat duurzaam veilig voor een impact heeft. Opwaarderen van de kanaalroute met beperkt profiel moet toch mogelijk zijn? - Het amoveren van woningen moet beperkt blijven. - De dorpenroute aan de westkant langs Loenen is niet bespreekbaar (variant 2).
Industriekern Eerbeek-Loenen	- Een goede, snelle en betaalbare verbinding tussen Apeldoorn en Dieren - De kanaalweg als beste optie. - De dorpenroutes moet je zien in combinatie met de rondweg Laag-Soeren. Vanuit deze doelstellingen is het wenselijk een haalbaarheidsstudie uit te voeren op een aantal varianten. - Variant 6 kan ook aantrekkelijk zijn
Transport en Logistiek Nederland	- Wegenstructuur in een breder regionaal perspectief bekijken. - Lichte voorkeur voor de kanaalwegvariant.
Soerens Belang	Een sterke snelle oplossing

Tabel 5.4: Aandachtspunten van belangengroepen uit de klankbordgroep

6 Conclusie

6.1 Inleiding

In dit stadium zijn een groot aantal tracés ter beoordeling voorgelegd aan de provincie Gelderland, de gemeente Apeldoorn en de gemeente Brummen. Ook de klankbordgroep heeft gelegenheid gekregen om hun voorkeur uit te spreken voor een of meerdere varianten. Dit hoofdstuk gaat dieper in op de beoordelingen, zoals deze in hoofdstuk 5 zijn weergegeven.

6.2 Beoordeling werkgroep N786

De beoordelingen van de werkgroep zijn gebundeld door te kijken naar de meest positieve waardering en negatieve waardering per aspect (zie tabel 6.1 en 6.2). Zo is te zien welke varianten in zijn totaliteit het meest positief en het meest negatief scoren. De *overall* beoordeling per variant is vervolgens in tabel 6.3 weergegeven.

Variant	1 dorpenroute + oost Loenen	2 dorpenroute + west Loenen	3a Kanaalroute + parallelweg opwaarderen	3b Kanaalroute, west	3c Kanaalroute, fietspad oostkant	3d Kanaalroute, nieuwe route oost	4 Combi Kanaalroute + dorpenroute	5 Nieuwe weg oostzijde gebied	6 Combinatie kanaal + dorp + A50	7 Combinatie dorpen + spoorlijn	8 Nieuwe weg naar N348
Aspect											
1 Verkeer											
1a Bereikbaarheid/doorstroming	++	++	--	--	--	--	+/-	-	+	+	-
1b Veiligheid	+	+	+	+	+	+	-	+	+	+	+
2 Leefbaarheid											
a Geluid	+	-	-	--	-	-	+/-	--	+	-	+/-
b Lucht	+	+	-	-	-	-	+/-	+/-	+	-	+/-
c Sociale doorsnijding woonkernen	--	-	--	--	+/-	+/-	-	+/-	-	-	+
3 Natuur											
a Ecologie/EHS	-	--	-	-	-	-	--	--	--	-	--
b Flora/fauna /Vogelhabitat	-	--	-	-	--	--	--	--	--	-	--
c Stiltegebieden	+/-	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
4 Landschap											
a Landschapsbeeld	-	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
b Geomorfologie	-	--	+/-	-	+/-	-	+/-	0	0	-	0
5 Water											
a HENwater	-	+/-	-	-	+/-	-	-	--	-	-	+/-

c Grondwater (drinkwater)	+/-	--	-	-	-	-	-	--	-	+/-	+/-
6 Cultuurhistorie/Archeologie	+/-	--	--	+/-	--	--	--	--	--	+/-	--
7 Economie											
a Bedrijvigheid	++	--	--	--	--	--	-	-	+	+	+
b Landbouw	-	-	0	-	0	-	-	--	-	-	--
c Recreatie/toerisme	+/-	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	0	--	+/-
8 Kosten											
a Aanlegkosten	-	-	--	--	--	--	--	--	--	--	--
b Overige kosten											

Tabel 6.1: Totaalbeoordeling 'positief' door de Werkgroep N786

Variant	1 dorpenroute + oost Loenen	2 dorpenroute + west Loenen	3a Kanaalroute + parallelweg opwaarderen	3b Kanaalroute, west	3c Kanaalroute, fietspad oostkant	3d Kanaalroute, nieuwe route oost	4 Combi Kanaalroute + dorpenroute	5 Nieuwe weg oostzijde gebied	6 Combinatie kanaal + dorp + A50	7 Combinatie dorpen + spoorlijn	8 Nieuwe weg naar N348
Aspect											
1 Verkeer											
1a Bereikbaarheid/doorstroming	++	++	-	-	-	-	+/-	-	+	+	-
1b Veiligheid	+	+	+	+	+	+	-	+	+	+	+
2 Leefbaarheid											
a Geluid	+	-	-	-	-	-	+/-	-	+	-	+/-
b Lucht	+	+	-	-	-	-	+/-	+/-	+	-	+/-
c Sociale doorsnijding woonkernen	-	-	-	-	+/-	+/-	-	+/-	-	-	+
3 Natuur											
a Ecologie/EHS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b Flora/fauna /Vogelhabitat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c Stillegebieden	+/-	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
4 Landschap											
a Landschapsbeeld	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b Geomorfologie	-	-	+/-	-	+/-	-	+/-	0	0	-	0
5 Water											
a HENwater	-	+/-	-	-	+/-	-	-	-	-	-	+/-
c Grondwater (drinkwater)	+/-	-	-	-	-	-	-	-	-	+/-	+/-
6 Cultuurhistorie/Archeologie	+/-	-	-	+/-	-	-	-	-	-	+/-	-
7 Economie											
a Bedrijvigheid	++	-	-	-	-	-	-	-	+	+	+
b Landbouw	-	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-
c Recreatie/toerisme	+/-	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	0	-	+/-
8 Kosten											
a Aanlegkosten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b Overige kosten											

Tabel 6.2: Totaalbeoordeling 'negatief' door de Werkgroep N786