Gemeente Twenterand

Alternatievenstudie

Randweg Vriezenveen zuid

Projectteam Vriezenveen zuid
1-7-2024
Definitief

Inhoud

Alternatievenstudie randweg Vriezenveen zuid 2
Belang randweg 2
Oorspronkelijk vs. alternatief 3
Alternatievenstudie 4
Grondverwerving 4
Aanleg tracé 4
Fietspad 4
Cultuurhistorische waarde 5
Milieu-impact 5
Overzicht 6
Conclusie 6
Advies 7
Bijlage 1 Tekening Oorspronkelijk tracé 8
Bijlage 2 Tekening Alternatief tracé 9
Bijlage 3 Voorbeelden wijkontsluitingsweg 10
Bijlage 4 Advies Het Oversticht 11
Bijlage 5 Verkeersonderzoek Goudappel 12

Alternatievenstudie randweg Vriezenveen zuid

Naar aanleiding van de raadsdebatten op 18 juni 2024, waarbij door de gemeenteraad is uitgesproken om een alternatief voor het tracé van de randweg te onderzoeken, is voorgaande alternatievenstudie opgesteld.

Deze studie is gemaakt op basis van informatie die beschikbaar was in de periode tussen de raadsdebatten op 18 juni en de raadsvergadering van 9 juli. In deze korte periode is er geen mogelijkheid geweest om een volledig verkeersonderzoek uit te voeren die inzichtelijk maakt wat het verschil is op de verkeersdoorstroming en het gebruik van de randweg.

Onderstaand worden per aspect de voor- en nadelen van het tracé, zoals deze is opgenomen in het masterplan (oorspronkelijk, bijlage 1) en de variant waarbij het tracé gesitueerd is aan de zuidzijde van het Oude Kerkhof (alternatief, bijlage 2) uiteengezet. Vervolgens is dit verwerkt in een overzicht en tot slot een conclusie met advies.

Belang randweg

De randweg is van groot belang voor de ontwikkeling aan de zuidzijde van Vriezenveen. Enerzijds voor de ontsluiting van de nieuw te realiseren woonwijk, anderzijds voor de ontsluiting van het sportpark. Wanneer geen randweg wordt gerealiseerd betekent dit dat de Krijgerstraat in Vriezenveen opgewaardeerd moet worden. Het huidige wegprofiel van de Krijgerstraat is te smal voor de toekomstige verkeersfunctie. Voor het opwaarderen is een breder wegprofiel nodig, om dit wegprofiel te kunnen realiseren zullen vrijwel alle bomen langs de Krijgerstraat gekapt moeten worden. Deze bomen behoren tot de oudste van Vriezenveen en zijn karakteristiek voor de Krijgerstraat.

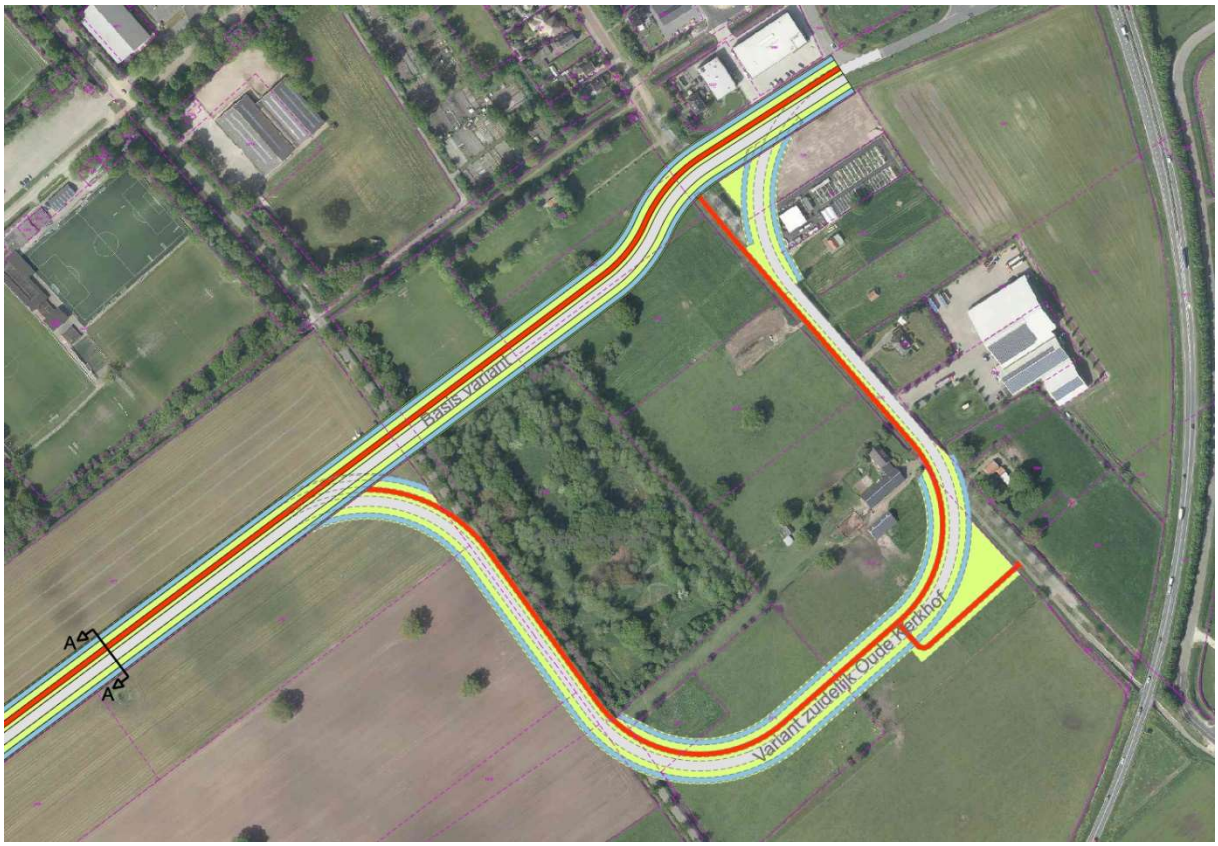
Door het aanleggen van de randweg kan de verkeersfunctie van de Krijgerstraat worden afgewaardeerd, waardoor het huidige profiel volstaat en de bomen behouden kunnen blijven.

De aanleg van een randweg biedt de gemeente de mogelijkheid om de huidige wegcategorisering en verkeerstromingen te heroverwegen om de verkeersintensiteiten, als gevolg van alle toekomstige ontwikkelingen, zo klein mogelijk te houden. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om het landbouwverkeer voor het overgrote deel uit de huidige kern te weren. Zodra de randweg niet of niet geheel wordt aangelegd zal er landbouwverkeer in Vriezenveen blijven met alle mogelijke verkeersonveiligheid van dien.



Figuur 1, Krijgerstraat Vriezenveen (GoolgeMaps)

Oorspronkelijk vs. alternatief

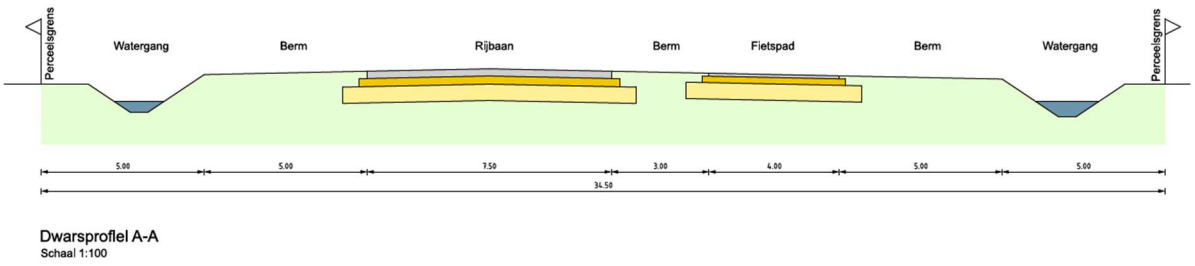


Figuur 2, oorspronkelijk vs. alternatief tracé

Het oorspronkelijke tracé verbindt de Aadorpweg met de Almeloseweg. De ontwerpvoorwaarden voor de randweg zijn gebaseerd op een wijkontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/u, waarbij gebruik is gemaakt van de richtlijnen uit de CROW. In dit profiel is tevens ruimte gereserveerd voor een vrij liggend fietspad aan de noordzijde.

Het alternatieve tracé onderbreekt de groene zone tussen het Herman Jansenpark en het Oude Kerkhof niet en is gesitueerd langs de zuidzijde van het Oude Kerkhof. Hierbij is uitgegaan van het oorspronkelijke profiel en de daarbij horende ontwerpvoorwaarden.

Voor het tracé is uitgegaan van het ‘ideale’ profiel voor een wijkontsluitingsweg 50 km/u. Nadere uitwerking van het tracé moet uitwijzen of dit profiel overal toegepast kan worden. Dit is ook afhankelijk van grenscorrecties en de overige invulling van het plangebied. Het profiel kent een totale breedte van 34,50 meter en heeft door zijn brede bermen een groene uitstraling.



Dwarsprofiel A-A
Schaal 1:100

Ter indicatie zijn in bijlage 3 enkele voorbeelden van vergelijkbare wegtracés opgenomen.

Alternatievenstudie

Grondverwerving

Qua grondverwerving zijn er voor het oorspronkelijke tracé aanzienlijk minder vierkante meters nodig dan voor het alternatieve tracé, respectievelijk 6.208 m^2 (geschatte verwervingskosten €124.160,-) en 21.186 m^2 (geschatte verwervingskosten €423.720,-). Het oorspronkelijke tracé gaat voor een groot deel over grond die al in eigendom is van gemeente Twenterand. Er dienen drie percelen, allen van een andere eigenaar, te worden verworven om de randweg mogelijk te maken. Hier is uit gegaan van de verwerving van enkel de grond die nodig is voor de randweg en niet gehele percelen. Bij aankoop van de gehele percelen zullen de prijzen bij met name het alternatieve tracé fors toenemen.

Voor het alternatieve tracé moeten 10 percelen verworven worden, die in eigendom zijn van 9 eigenaren. Dit heeft consequenties voor de personele inzet om gronden minnelijk[1] te verwerven. Naar schatting, op basis van ervaring, kost dit minnelijke traject ca. 500 uur. Het risico dat de gronden niet minnelijk kunnen worden verworven neemt toe, simpelweg omdat het om meer percelen en meer grondeigenaren gaat. Waardoor de kans op onteigening toeneemt. Onteigening is een lang, arbeidsintensief en juridisch lastige procedure, waarbij aangetoond moet worden dat er geen alternatieve oplossing mogelijk is.

In het minnelijke traject bestaat de kans dat de eigenaar niet alleen de grond, benodigd voor de randweg, maar enkel het hele perceel wil verkopen. Dit heeft invloed op de grondexploitatie omdat de kosten voor de grondverwerving gemaakt worden aan de voorkant van het traject. De aankoop van de gronden aan, met name de Oude Almeloseweg wordt per vierkante meter duurder doordat we daar te maken krijgen met fors hogere vergoedingen doordat het daar gaat om zogenaamde voorstroken[2]. Dat zijn in dit geval stroken die een hogere waarde vertegenwoordigen dan agrarische gronden. Deze kosten zijn niet meegerekend in het overzicht omdat nadere uitwerking van het tracé zou moeten bepalen om hoeveel grond het precies gaat.

Aanleg tracé

In 2023 is er een raming opgesteld voor de aanleg van het oorspronkelijke tracé. De aanleg van het oorspronkelijke tracé is geraamd op €7.172.062,- (prijspeil 1-1-2023). Op basis van de kengetallen uit de raming van 2023 voor het oorspronkelijke tracé, zijn de extra kosten voor de aanleg van het alternatief berekend. De extra kosten voor de aanleg van het alternatief zijn gecalculeerd op €1.464.100,- (prijspeil 1-1-2023[3]). Dit zijn de aanlegkosten exclusief BTW en exclusief verwervingskosten.

Fietspad

Het oorspronkelijke tracé is een randweg met vrij liggend fietspad. Dit vrij liggend fietspad sluit aan de zuidwest zijde aan op de F35 langs de Aadorpweg en aan de noordoost zijde op de Almeloseweg. Het is de meest directe verbinding tussen deze twee knooppunten. Het alternatief is ca. 385 meter langer maar kan deels gebruikmaken van het bestaande vrij liggende fietspad langs de Almeloseweg. De alternatieve randweg doorkruist hier het fietspad. Dit kan gevaarlijk zijn omdat de fietsoversteek in of nabij de bocht komt te liggen. Het is onwenselijk om een fietsoversteek in of nabij een bocht te realiseren. Daarom moet een goede oversteek worden

[1] Minnelijke verwerving is de fase waarbij de gemeente zonder onteigening tot overeenstemming komt.
[2] Voorstroken zijn stroken van een perceel die grenzen aan de openbare ruimte.
[3] Er is gebruik gemaakt van eenheidsprijzen uit de SSK raming voor het oorspronkelijke tracé uit 2023.

gerealiseerd op voldoende afstand van de bocht, waarbij het verkeer op de randweg goed zicht heeft op het fietspad en de fietsers op het verkeer op de randweg. De extra kosten voor deze oversteek zijn geraamd op €40.000,- (prijspeil 2023). Er zijn oplossingen denkbaar zoals bijvoorbeeld een fietsoversteek met een middeneiland.

Cultuurhistorische waarde

De kwaliteiten en de cultuurhistorische waarde van het zoekgebied zijn gebaseerd op de ontwikkeling die het heeft doorgemaakt vanaf de periode voor de ruilverkaveling tot nu toe. Bij de ruilverkaveling zijn in dit kleine oppervlak de kenmerkende slagen weliswaar verwijderd maar de invulling is altijd groen gebleven waardoor de ruimtelijke relatie tussen de noordkant - manege en Herman Jansenpark - en het Oude Kerkhof aan de zuidkant nog steeds voelbaar is.

De door houtsingels omgeven ruimtes, de weilanden en het voetbalveld, hebben nu vooral hoge ecologische waarde (voor mens, plant en dier) als groene schakels: verbindingen tussen de groene gebieden in het dorp en het buitengebied. Het voetbalveld is bovendien een verblijfs- en doorgangsruimte voor mensen die willen wandelen of een ommetje willen maken door het cultuurhistorisch zeer waardevolle Oude Kerkhof.

Door de beoogde aanleg van een nieuwe weg (oorspronkelijke tracé) zal de cultuurhistorische betekenis van niet alleen het gebied maar ook zijn positie in de voormalige kerkslag op de achtergrond raken. Als er geen maatregelen worden genomen zal het Oude Kerkhof geïsoleerd komen te liggen van het dorp waardoor de functie als groen en recreatief uitloopgebied sterk zal afnemen.[4]

Het volledige advies van Het Oversticht is toegevoegd als bijlage 4.

Milieu-impact

De uitstoot van stikstof en fijnstof is een belangrijke milieukwestie bij de aanleg en gebruik van nieuwe wegen. Stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2.5}$) zijn schadelijke stoffen die vrijkomen bij de verbranding van fossiele brandstoffen in voertuigen en wrijving van de banden. Een langer wegtracé leidt tot verkeersbewegingen over een grotere afstand, wat resulteert in een toename van de totale uitstoot.

Het oorspronkelijke tracé is de kortste verbinding tussen de Almeloseweg en de Aadorpweg, waarbij ten opzichte van de milieu-impact sprake is van een best-case scenario. Bij het (langere) alternatieve tracé neemt de totale hoeveelheid uitgestoten stikstof en fijnstof toe, wat de luchtkwaliteit verslechtert en negatieve gevolgen heeft voor zowel de volksgezondheid als het milieu.

[4] Advies Historische Waarden Vriezenveen-Zuid, gemeente Twenterand, Het Oversticht, juni 2024

Overzicht

Aspect	Oorspronkelijk	Alternatief	Verschil
Grondverwerving	6.208 m^2 €124.160,-	21.186 m^2 €423.720,-	14.978 m^2 €299.560,-
Grondverwerving	3 percelen 3 eigenaren	10 percelen 9 eigenaren Circa 500 extra uur	7 percelen 6 eigenaren Circa 500 extra uur
Aanlegkosten	€7.172.062,-	€8.636.162,-	€1.464.100,-
Fietspad	Haakse oversteek op bestaand tracé fietspad	Oversteek nabij bocht en buiten bestaand tracé fietspad, meerprijs ca. €40.000,-	Meer ruimtebeslag, minder veilige oversteek
Cultuurhistorie	Doorsnijden groene verbinding	Behoud groene verbinding	Groene verbinding
Milieu-impact	Best-case scenario	Meer uitstoot	Meer uitstoot

Conclusie

Bij de afweging tussen het oorspronkelijke tracé en het alternatieve tracé voor de aanleg van de randweg zijn meerdere factoren van belang, zoals grondverwerving, aanlegkosten, fietspadveiligheid, cultuurhistorische waarde en milieu-impact. Het oorspronkelijke tracé blijkt in diverse aspecten gunstiger:

1. **Grondverwerving**: Het oorspronkelijke tracé vereist aanzienlijk minder grond (6.208 m^2) en lagere verwervingskosten (€124.160) in vergelijking met het alternatieve tracé (21.186 m^2 en €423.720). Bovendien is het risico op langdurige onteigeningsprocedures groter bij het alternatieve tracé, wat de voortgang kan vertragen en extra juridische kosten met zich mee kan brengen.

2. **Aanlegkosten**: De aanlegkosten voor het oorspronkelijke tracé zijn geraamd op €7.172.062,-. De extra kosten voor het alternatieve tracé bedragen €1.464.100,- wat de totale aanlegkosten significant verhoogt.

3. **Fietspadveiligheid**: Het oorspronkelijke tracé biedt een directe en veilige verbinding tussen de F35 langs de Aadorpweg en de Almeloseweg. Het alternatieve tracé introduceert een gevaarlijke fietsoversteek in of nabij een bocht, wat onwenselijk is vanuit verkeersveiligheidsperspectief.

4. **Cultuurhistorische waarde**: De aanleg van de randweg volgens het oorspronkelijk tracé zou de cultuurhistorische betekenis van het gebied aantasten, met name de ruimtelijke relatie tussen het Herman Jansenpark en het Oude Kerkhof. Dit zou het gebiedsgebruik als groen en recreatief uitloopgebied verminderen.

5. **Milieu-impact**: Het alternatieve tracé leidt tot meer uitstoot van stikstof en fijnstof door de langere afstand van de randweg, wat negatieve milieueffecten met zich meebrengt.

Beide varianten verstoren de cultuurhistorische betekenis van de kerkslag.

Advies

Om de ontwikkeling van een goede ontsluiting te voorzien, te voorkomen dat de Krijgerstraat opgewaardeerd moet worden en op basis van de bovenstaande analyse wordt aanbevolen om te kiezen voor het oorspronkelijke tracé van de randweg. De kosten zijn lager, de risico's zijn minder en het tracé is veiliger.

Om de groene verbinding tussen het Herman Jansenpark en het Oude Kerkhof optimaal te houden is het van belang om hiervoor extra maatregelen te treffen om de randweg tussen de Schout Doddestraat en de Almeloseweg zo groen mogelijk in te passen. Bijvoorbeeld door een riante groene invulling, het aanbrengen van faunatunnels en een aantrekkelijk, veilige voetgangersoversteekplaats. De inzet van een landschapsarchitect is hierbij gewenst. Daarnaast zijn er mogelijkheden om het Herman Jansenpark op te waarderen en een educatief aspect toe te voegen over de historie van het gebied.