

Afdeling PPP
Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
Telefoon (038) 498 2304
ta.wolters@zwolle.nl

www.zwolle.nl

Inpassingsstudie Kroesenallee

Inhoud

Inhoud	2	
1	Inleiding	3
2	Uitgangspunten omgelegde Kroesenallee	5
3	Proces	6
4	Onderzoeken	7
4.1	Verkeerskundig onderzoek	7
4.2	Historisch bodemonderzoek	13
4.3	Bureaustudie Archeologie	13
4.4	Akoestisch onderzoek	13
4.5	Ecologisch onderzoek	13
5	Belangen	14
6	Scope vervolgitwerking omlegging Kroesenallee	15
7	Bijlagen	16
7.1	Schetsontwerp voorkeursvariant	16
7.2	Participatieproces	17
7.3	Onderzoeken	20

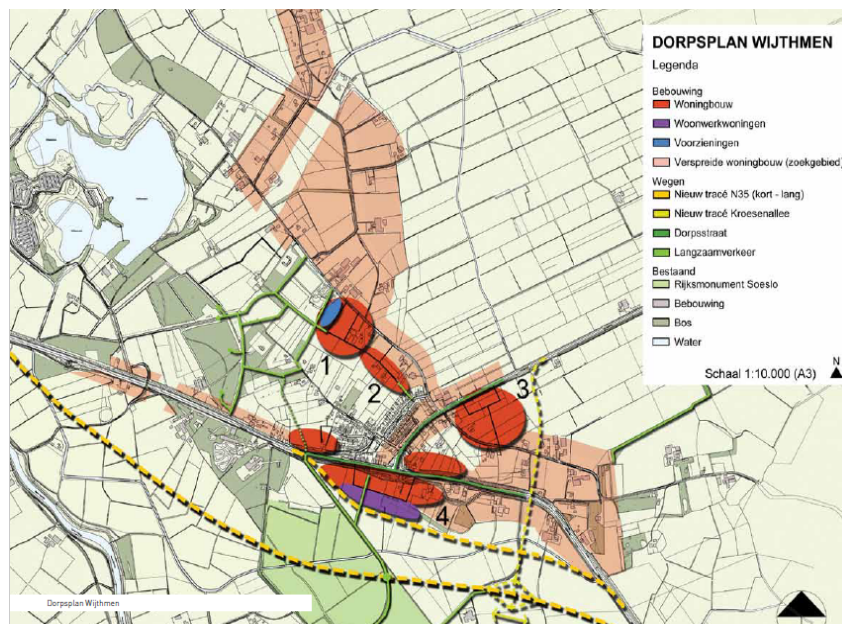
1

Inleiding

Op 23 april 2018 heeft de gemeenteraad ingestemd met het uitvoeren van de “Inpassingsstudie omgelegde Kroesenallee bij Wijthmen”. Het resultaat daarvan is in deze rapportage beschreven. Hierbij is een planproces doorlopen met belanghebbenden, Plaatselijk Belang Wijthmen, Wijthmense Ontwikkelings Maatschappij (WOM) en Provincie Overijssel.

Met de studie wordt een integrale afweging gemaakt van alle relevante effecten en belangen. Naast de verkeerskundige effecten worden ook de ruimtelijke, milieutechnische en financiële gevolgen van het tracé in beeld gebracht en worden de belangen van de omwonenden meegewogen.

Het omleggen van de Kroesenallee is naast het toevoegen van woningbouw op diverse locaties een onderdeel van het al meer dan 10 jaar geleden opgestelde dorpsplan Wijthmen. Het dorpsplan is een ontwikkelingsplan voor een toekomstbestendig en levensvatbaar Wijthmen, waarin woningbouw, voorzieningen en een nieuw tracé voor de N35 een plaats hebben. De identiteit en de eigenheid van Wijthmen zijn de leidraad geweest voor het opstellen van het dorpsplan.



Afbeelding: Dorpsplan Wijthmen

Drie jaar geleden is de verlegging en verbreding van de N35 afgerond. Het oude tracé door Wijthmen is tijdelijk ingericht en fungeert nog als doorgaande route naar Dalfsen in afwachting van besluitvorming over een mogelijke verlegging van de Kroesenallee. Zie onderstaande foto van de huidige situatie in het dorp.



In het dorpsplan is de wens opgenomen de Kroesenallee naar het oosten te verleggen waardoor ruimte ontstaat voor een nieuwe dorpsstraat. Binnen Zwolle is het aanpassen van een doorgaande weg tot dorpsstraat eerder gebeurd bij de Voorsterweg in Westenholte.

De weg ligt nu nog in het oude profiel van de rijksweg N35. Dat betekent veel verhardingsbreedte door opstelvakken, verdrijvingsvlakken en pechhavens. Dit profiel sluit niet aan bij een dorpsstraat. Oversteekbaarheid en veiligheid zijn nu niet optimaal. Als de Kroesenallee omgelegd zou worden, kan de functie van deze route veranderen in de door het dorp gewenste dorpsstraat. Het doorgaande verkeer wordt dan om het dorp heen geleid waardoor de verkeersintensiteit op de oude Heinoseweg en de bestaande Kroesenallee afneemt. Er rijdt alleen nog bestemmingsverkeer van en naar Wijthmen. Deze route kan dan worden heringericht passend bij de nieuwe functie van de weg met de mogelijkheid om er een aantrekkelijk verblijfsgebied van te maken. Zo draagt de omlegging van de Kroesenallee bij aan een toekomstbestendige en duurzame ontwikkeling van Wijthmen conform het Dorpsplan, en een betere bereikbaarheid van deze regio.

Met het raadsbesluit van 2018 is door de raad al afgewogen dat een omlegging van de Kroesenallee een voorkeur heeft boven het aanpassen van de bestaande weg tot een doorgaande regionale route. Daarbij is bijgaand tracé van de Kroesenallee geschetst. Doel van deze inpassingsstudie is te onderzoeken of dit tracé daadwerkelijk kan worden ingepast, niet om alternatieve tracés te onderzoeken. Neemt niet weg dat de impact van de omlegging op direct aanwonenden groot is en zij mogen verwachten dat het voorkeurstracé daadwerkelijk de beste ligging is, gezien alle belangen die er zijn.



Tracé omgelegde Kroesenallee raadsbesluit 2018

De inpassingsstudie geeft weer wat de ruimtelijke, milieutechnische en financiële gevolgen zijn. Op basis hiervan kan de raad een weloverwogen keuze maken ten aanzien van het vervolgproces.

2 Uitgangspunten omgelegde Kroesenallee

Voor de omlegging van de Kroesenallee zijn een aantal uitgangspunten bepaald. Deze zijn van toepassing bij de tracékeuze en verdere uitwerking. De uitgangspunten zijn in overleg met de provincie Overijssel bepaald. Zij wordt toekomstig eigenaar en wegbeheerder van deze weg. De uitgangspunten passen bij de vigerende richtlijnen ten aanzien van weginrichting en het dorpsplan Wijkhuizen 2010. Als hier zaken in wijzigen, zullen we dit goed vastleggen en kijken of dat tot wijzigingen in uitgangspunten leidt.

De volgende uitgangspunten zijn van toepassing voor de omlegging van de Kroesenallee:

- Bestaande profiel van Kroesenallee en aanliggend fietspad wordt bij de omlegging doorgezet
- De nieuwe weg betreft een gebiedsontsluitingsweg
- De weg ligt buiten de bebouwde kom
- De maximum snelheid is 80 km/uur
- Er wordt één aansluiting gemaakt voor Wijkhuizen op de nieuwe Kroesenallee
- Er wordt rechtstreeks aangetakt op de aansluiting met de N35
- De omgelegde Kroesenallee blijft zoveel als mogelijk buiten de bebouwde kavels van particulieren
- Alle percelen dienen bereikbaar te zijn voor gemotoriseerd en langzaam verkeer
- Het fietspad langs de Heinoseweg is de regionale snelfietsroute Zwolle – Nijverdal. Deze route kruist met de nieuwe Kroesenallee. In de nieuwe situatie moet deze verbinding van passende kwaliteit zijn

3 Proces

Om te komen tot een voorkeurstracé voor de om te leggen Kroesenallee is het volgende proces doorlopen:

- Uitgangspunten verlegging Kroesenallee bepaald, samen met provincie (2018)
- Diversen onderzoeken verricht (2018)
- Participatietraject met direct betrokken doorlopen (2018/2019)
 - juli 2018: startbijeenkomst → inventariseren van wensen en randvoorwaarden
 - Ontwerpsessies met direct betrokkenen, Plaatselijk Belang Wijthmen (PB), grondeigenaren, Wijthmense Ontwikkelings Maatschappij (WOM) en Provincie Overijssel (oktober en december 2018)
 - februari 2019: presenteren uitkomsten voorkeursscenario tijdens een wijkplatform aan inwoners Wijthmen
- Financiële afspraken met rijk gemaakt (2020)
- Inpassingsstudie opgesteld (2020/2021)
- Toezegging Financiële bijdrage provincie verkregen (juni 2021)
- Juni 2021 Presentatie voorkeurstracé omwonenden + Plaatselijk Belang
- September – november 2021 Tweetal gesprekken van wethouder met direct aanwonenden. Antwoord gegeven op vragen die leefden.
- Contact met omwonenden onderhouden (Voortdurend)

Hieronder staan een tweetal impressies van de omgelegde Kroesenallee.





4 Onderzoeken

Om te bepalen of de omlegging van de Kroesenallee kan worden ingepast op het eerder geschetste tracé zijn een aantal onderzoeken uitgevoerd. Het betreft in deze fase de eerste verkenningen op diverse onderwerpen. In de vervolgfase (o.a. in kader van de uit te voeren planologische procedure) zullen de onderzoeken beter en gedetailleerder worden uitgevoerd. De resultaten van deze verkenningen worden toegelicht in dit hoofdstuk. Het gaat achtereenvolgens om:

- Verkeerskundig onderzoek
- Historisch bodemonderzoek
- Bureaustudie archeologie
- Akoestisch onderzoek
- Ecologisch onderzoek

Ook is op basis van de toenmalige wetgeving een stikstof onderzoek uitgevoerd. Inmiddels is er nieuwe regelgeving rondom stikstof waardoor voor dit specifieke vakgebied opnieuw onderzoek gedaan moet worden. Dit onderzoek wordt derhalve niet verder toegelicht.

De landschappelijke inpassing van de weg (o.a. haagjes, wallen, bomen, bermsloten) volgt in de volgende ontwerpfase (opstellen Voorlopig Ontwerp / Definitief Ontwerp). Alle impressies in dit rapport van de omgelegde Kroesenallee zijn daarom indicatief. Ze geven een beeld, maar de exacte detaillering volgt later in overleg met omwonenden.

4.1 Verkeerskundig onderzoek

Om te komen tot het voorkeurstracé zijn de volgende verkeerskundige punten onderzocht:

- Karakteristieken Kroesenallee
- Ligging tracé
- Aansluiting Wijthmen aan noord- of zuidzijde dorp
- Kruispuntvorm aansluiting Wijthmen
- Fietsroutes

- Bereikbaarheid percelen

Karakteristieken Kroesenallee

De Kroesenallee is een provinciale gebiedsontsluitingsweg tussen Dalfsen en de N35 met een etmaalintensiteit van ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De weg ontsluit de kernen Wijthmen en Emmen en vormt een doorgaande verbinding met Dalfsen. De snelheid op de weg is 80 km/uur. Bij Wijthmen ligt de weg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 50 km/uur. In het dorp sluit de Kroesenallee aan op de 'oude' N35, de Heinoseweg. Deze weg ligt er nog in haar oude vorm bij. Herinrichting van de weg volgt pas als het doorgaande verkeer van deze route af is. Dan kan de weg worden afgewaardeerd naar een erfontsluitingsweg met een snelheid van 30 km/uur.

De Heinoseweg buigt buiten het dorp af met een bocht naar de aansluiting op de N35. De bocht is de meest logische plek om de nieuwe Kroesenallee op aan te sluiten.

Ligging tracé

Bij het laatste raadsbesluit is afgewogen dat een omlegging van de Kroesenallee de voorkeur heeft boven het handhaven van de doorgaande route door Wijthmen. En hierbij is een tracé geschetst van de omlegging. Vertrekpunt voor de tracéligging is de aansluiting van de Heinoseweg op de N35. Dit punt ligt vast. En aan de andere kant sluit de weg aan op de Kroesenallee. Hier tussen liggen de woningen van de Oude Wijthmerweg 2, 4,5 en 6. Dat maakt dat er 2 opties zijn. Links langs de woningen of rechts langs de woningen. Dat is schematisch op kaart hieronder weergegeven.



Twee tracés omlegging Kroesenallee

Het tracé linksom loopt langs 4 bebouwde percelen: Oude Wythmerweg 2,4,5 en 6.
Het tracé rechtsom loopt langs 6 bebouwde percelen: Heinoseweg 63, Oude Wythmerweg 4, 5, 6 en 8, en Kroesenallee 16.

Het tracé rechtsom ligt ook dicht tegen de bebouwing aan. Eén van de uitgangspunten bij de omlegging is om zoveel mogelijk uit de bebouwde percelen te blijven.

Het tracé linksom past daar beter bij. Het raakt minder percelen en blijft verder weg bij de bebouwing. Het geschetste voorkeurstracé is daadwerkelijk het tracé dat zorgt voor de beste inpassing in de omgeving.

Aansluiting Wijthmen aan noord- of zuidzijde dorp

Eén van de uitgangspunten bij de omlegging is dat er 1 aansluiting komt voor Wijthmen. Dat heeft te maken met het type weg, gebiedsontsluitingsweg, en de grootte van het dorp. Deze aansluiting kan op één van de 2 plaatsen gemaakt worden waar de nieuwe Kroesenallee aansluit op de bestaande weg. Dat is ten noorden van het dorp bij de bestaande Kroesenallee of ten zuiden van het dorp bij de Heinoseweg. Aangezien het meeste verkeer vanaf de zuidzijde, vanaf de N35, komt is gekozen om de aansluiting bij de Heinoseweg te maken. Dan kan het verkeer naar Wijthmen direct het dorp in. Bij een aansluiting aan de noordkant rijdt het verkeer naar Wijthmen eerst het dorp voorbij om daarna pas af te slaan. En voor bestemmingen als café restaurant De Mol is het ook niet praktisch. Daarom is de keuze gevallen op een aansluiting van Wijthmen aan de zuidzijde van het dorp.

Kruispuntvorm aansluiting Wijthmen

Om de nieuwe Kroesenallee aan te sluiten op de Heinoseweg naar Wijthmen is een nieuw kruispunt nodig. In de impressies is al te zien dat dit kruispunt een rotonde wordt. Maar hoe is deze afweging tot stand gekomen? Dat wordt hieronder toegelicht.

Er zijn een aantal oplossingen denkbaar:

1. Een kruispunt met verkeerslichten
2. Een voorrangskruispunt
3. Een rotonde

1 Een kruispunt met verkeerslichten

Dit is een kruispuntoplossing die in beeld komt als oplossing 2 of 3 niet werkt. Vaak is dat omdat de hoeveelheid verkeer dermate groot is dat deze niet ongeregeld, hetzij via voorrang hetzij via een rotonde, afgewikkeld kan worden. Deze hoge verkeersintensiteiten verwachten we op dit kruispunt niet. Ook niet wanneer het dorpsplan helemaal gerealiseerd is.

2 Een voorrangskruispunt

Dit is een oplossing die past bij een kruispunt met één duidelijke hoofdrichting waarbij de zijtakken van het kruispunt een beperkte hoeveelheid verkeer kennen. Dit kruispunt voldoet daar deels aan. Er is wel een hoofdrichting, de doorgaande route naar Dalfsen, maar vanaf de zijtakken, naar Wijthmen en Hoonhorst, komt een in verhouding significante stroom. En de route naar Hoonhorst zou in de toekomst zwaarder kunnen worden, afhankelijk van de keuze die in het N35-project gemaakt wordt over de aansluiting bij de Koelmanstraat.

Grote nadeel aan een voorrangskruispunt is de hoge snelheid van het doorgaand verkeer. Dat verkeer heeft voorrang, dus rijdt stevig door. Verkeer vanaf de zijtakken kan soms moeilijk inschatten of ze er wel of niet tussen kunnen komen. Als er dan een keer een ongeluk gebeurt, is dat meestal met grote impact.

3 Een rotonde

Dit is een oplossing die past bij een kruispunt met gelijkwaardige verkeersstromen of bij een kruispunt met significante stromen vanaf de zijtakken waarbij het belangrijk is dat

de snelheid op de doorgaande richting eruit wordt gehaald.

Dit kruispunt past bij het tweede criterium. Om vanaf Wijthmen of Hoonhorst veilig de omgelegde Kroesenallee op te kunnen rijden, is het belangrijk dat de snelheid voor het doorgaand verkeer eruit wordt gehaald. Ook voor vracht- of landbouwverkeer vanaf de zijwegen is het erg gewenst en past een rotonde goed.

Een rotonde is een kruispuntvorm met ruime capaciteit. Groei van Wijthmen of Hoonhorst kan zonder problemen worden afgewikkeld via een rotonde.

Samenvattend past een rotonde het beste bij dit nieuwe kruispunt. Het zorgt voor een veilige en toekomstbestendige oplossing.

Fietsroutes

In het eerdere schetsontwerp waren 2 fietstunnels ingetekend, één bij de Oude Wythemerweg en één bij de Heinoseweg. De onderlinge afstand tussen deze twee tunnels is 180 m. In een stedelijke omgeving wordt beleidsmatig uitgegaan van onderlinge afstanden van 400 – 600 m voor fietspaden. In het landelijk gebied zijn deze afstanden groter.

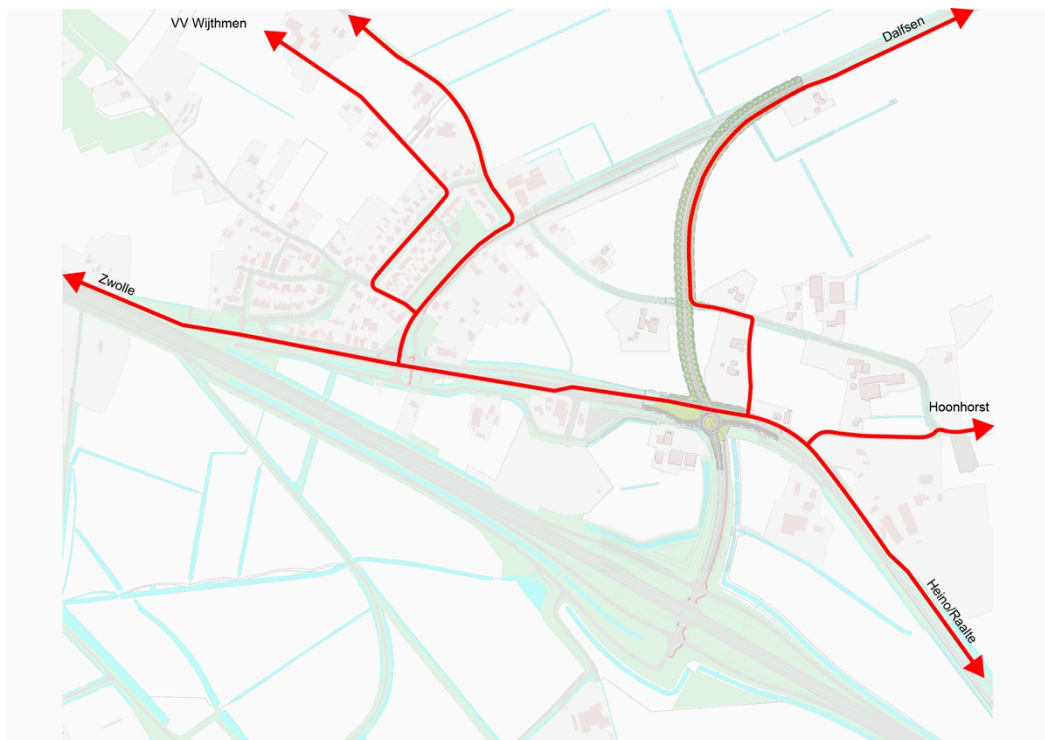
De twee tunnels bedienen ook grotendeels dezelfde bestemmingen. Ze liggen beide in de route Wijthmen – Hoonhorst/Heino. Kijkend naar sociale veiligheid is het gewenst om fietsstromen te bundelen zodat er meer ogen op het fietspad en de tunnel zijn.

Kortom, het is niet realistisch en gewenst om op zo'n korte afstand 2 tunnels te maken.

Daarom is er een keuze gemaakt voor één van beide tunnels.

Dat is de tunnel bij de Heinoseweg geworden. Deze tunnel ligt in een route die onderdeel uitmaakt van het provinciaal hoofdfietsnet (F35) en sluit daarmee logischer aan op omliggende routes.

De routes voor de fiets zijn op onderstaande afbeelding weergegeven.



Bereikbaarheid langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)

In een eerdere fase van het project is een mogelijke fietsoversteek bij de Kroesenallee komende vanuit Dalfsen afgewogen. Omdat de Kroesenallee daar een bocht maakt, is het niet veilig om de fietser over te laten steken. Een ongelijkvloerse kruising is lastig inpasbaar. Daarom is gekozen de fietser met de weg mee te laten fietsen. Evenzo is de afweging gemaakt om de fietsers bij de rotonde met de Heinoseweg ongelijkvloers te laten kruisen i.p.v. via de rotonde. Omdat de rotonde buiten de bebouwde kom is gesitueerd, betekent dit dat fietsers uit de voorrang moeten oversteken. Dus voorrang moeten geven aan het autoverkeer. Omdat het fietspad langs de Heinoseweg onderdeel is van de regionale snelfietsroute Zwolle-Nijverdal hoort deze een passende inrichting en kwaliteit te krijgen. Daarbij is het gewenst dat verkeer op de snelfietsroute zoveel mogelijk ongehinderd en veilig kan doorfietsen. Dan is een tunnel te prefereren boven een oversteek via de rotonde.

Bereikbaarheid percelen

Door de omlegging van de Kroesenallee verandert de route naar een aantal percelen in de buurt. Uitgangspunt is dat iedereen bereikbaar blijft. Hieronder is voor alle aangrenzende wegen aangegeven hoe de nieuwe route wordt. En op onderstaande kaart staan de wegen ingetekend.

- Wijthmen. Route voor verkeer vanaf N35 verandert niet. Verkeer vanaf Dalfsen rijdt voortaan via omgelegde Kroesenallee en dan de Heinoseweg het dorp in.
- Oude Wythemerweg 1,2 en 3 (o.a. de Hofstee). Route voor verkeer vanaf N35 verandert niet. Verkeer vanuit Dalfsen rijdt via omgelegde Kroesenallee en dan de Heinoseweg het dorp in.
- Oude Wythemerweg 4 en hoger. Route voor verkeer vanaf N35 verandert niet. Verkeer vanuit Dalfsen rijdt via de omgelegde Kroesenallee en dan de Heinoseweg en afhankelijk van je bestemming de Oude Twentseweg. Verkeer vanuit Wijthmen rijdt via de Heinoseweg.
- Landbouwverkeer dat via de Oude Wythemerweg reed, kan voortaan via de Oude Twentseweg en de Heinoseweg rijden

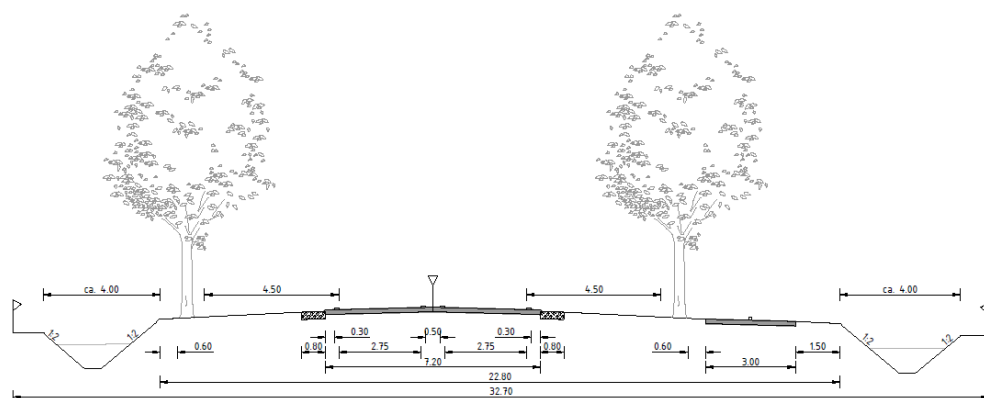


Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Dwarsprofiel omgelegde Kroesenallee

Het dwarsprofiel sluit aan bij het bestaande dwarsprofiel verderop en heeft de volgende indicatieve maatvoering. De maatvoering ligt nog niet exact vast. Het is bedoeld om een orde van grootte aan te geven en te laten zien welk ruimtebeslag de weg inneemt en uit welke onderdelen een wegprofiel bestaat. Die onderdelen zijn:

- Verhardingsbreedte
- Berm en obstakelvrije zones
- Bermsloten
- Fietspad
- Bomenrij
- Lage wal of groen



Principedwarsprofiel verlegde Kroesenallee

Schaal 1:100

4.2 Historisch bodemonderzoek

Er is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd binnen het plangebied. Hierbij zijn gegevens verzameld uit de volgende bronnen:

- Bodeminformatiesysteem van het bevoegd gezag
- Archief bouw- en woningtoezicht
- Oud kaartmateriaal en zo mogelijk oude luchtfoto's
- Informatie van eigenaar en/of gebruiker
- Locatie inspectie

Deze bureaustudie heeft geen gegevens opgeleverd waaruit grootschalige bodemverontreiniging wordt verwacht. In de vervolgfase zal een verkennend bodemonderzoek deze conclusie moeten bevestigen

4.3 Bureaustudie Archeologie

Ten behoeve van het ontwerpplan voor de omlegging van de Kroesenallee is een bureaustudie uitgevoerd met betrekking tot de archeologische verwachting in het plangebied. Het plangebied voor de doorgetrokken Kroesenallee ligt volgens de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) vrijwel volledig in een gebied met een archeologische verwachtingsgraad van 100%. De noordzijde van het plangebied ligt in een 10% gebied. In het kader van de aanleg van de nieuwe Kroesenallee tussen de oude N35 en Heinoseweg en de oude Kroesenallee is archeologisch onderzoek noodzakelijk. Voor de aanleg van de weg dient immers voldoende fundering te zijn en zullen ook bermsloten of –greppels moeten worden aangelegd. Al deze onderdelen gaan gepaard met bodemingrepen die dieper reiken dan 0.5 meter onder het huidige maaiveld. Het definitieve archeologisch onderzoek zal bestaan uit meerdere opgravingsputten in het tracé. De opgravingsputten zullen waarschijnlijk bestaan uit één vlak waarin een hoge dichtheid aan archeologische sporen aanwezig is.

4.4 Akoestisch onderzoek

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de effecten van de omlegging op de naastliggende woningen vast te stellen. Op een aantal plaatsen wordt de voorkeursgrenswaarde van 50dB op de gevel overschreden. Maatregelen dienen te worden genomen om de geluidsbelasting op de gevels te beperken. Door het vaststellen van een Hogere Grenswaarde in kader van de Wet Geluidhinder is een hogere gevelbelasting acceptabel. Verder kunnen maatregelen aan de woning en aan de weg worden toegepast. Te denken valt aan het toepassen van dubbelglas i.c.m. suskasten (ventilatioerooster met een verhoogde geluidwering) en het toepassen van stil asfalt. Deze maatregelen zorgen voor een aanvaardbaar geluidsniveau aan de gevels van aanliggende woningen. Nader onderzoek in de vervolgfase zal inzicht geven in de toe te passen maatregelen.

4.5 Ecologisch onderzoek

Door een extern adviesbureau is een Quicksan in het kader van de wet Natuurbescherming uitgevoerd. Behalve op steenuilen en vleermuizen worden geen

negatieve effecten verwacht op beschermde diersoorten. Aanvullend onderzoek is noodzakelijk.

Het indertijd uitgevoerde onderzoek gaf aan geen nadelige effecten als gevolg van de omlegging van NOx en NH3 te verwachten op omringende Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland gebieden. In het licht van recente wetgeving op dit punt zal opnieuw onderzoek dienen te worden uitgevoerd.

5 Belangen

Rond de omlegging van de Kroesenallee spelen verschillende belangen. Deze zijn deels strijdig en dienen goed afgewogen te worden. Het gaat om de volgende belangen:

- Belang van Plaatselijk Belang Wijthmen, de Wijthmense Ontwikkelingsmaatschappij en de gemeente Zwolle om uitvoering te geven aan het dorpsplan Wijthmen. Om de mogelijkheid te creëren om woningen aan het dorp toe te voegen, is een omlegging van groot belang. Veel bestaande en nieuw te bouwen woningen ondervinden dan geen overlast meer van het doorgaand verkeer naar Dalfsen. De huidige route door het dorp kan worden heringericht tot een dorpsstraat met de mogelijkheid voor een dorpsplein. Dit zorgt voor een aantrekkelijk verblijfsklimaat.
- Belang van inwoners in Wijthmen. De doorgaande route naar Dalfsen komt straks buiten om het dorp te liggen. Dat geeft minder verkeer- en geluidshinder. De huidige route wordt rustiger en veiliger om over te steken. Ook wordt de mogelijkheid de Erfgenamenweg als sluitroute te gebruiken minder aantrekkelijk.
- Belang van de bewoners aan de Oude Wythemerweg 4, 5 en 6 die de omlegging van de Kroesenallee langs hun woning krijgen. Hun woonkwaliteit gaat achteruit. Ze krijgen meer geluid bij hun woning en een deel van het vrije uitzicht is weg. Geluidsmaatregelen en een goede inpassing van de weg zijn belangrijk om hier invulling aan te geven. Wetende dat het voor deze bewoners nooit meer wordt zoals het nu is.
- Belang van De Hofstee. Stichting De Hofstee biedt vraaggestuurde zorg aan mensen met een verstandelijke handicap in combinatie met autisme. Een verandering van omgeving heeft impact op deze doelgroep. Met De Hofstee zijn gesprekken om de overlast van de door te trekken weg te beperken. Met een goede inpassing van de weg en maatregelen om de verandering van de omgeving zo klein mogelijk te houden, kunnen hier tegemoet in komen.
- Belang van de bewoners aan de Oude Wythemerweg 8,10 en 12. De bewoners zien hun verbinding via de Oude Wythemerweg naar het dorp verdwijnen. Een goed alternatief via de Oude Twentseweg is voorhanden.
- Belang van de provincie Overijssel als medefinancier en toekomstig wegbeheerder. Voor hen is belangrijk dat de nieuwe Kroesenallee aansluit bij de weginrichting van de huidige route. Dat wil zeggen dezelfde snelheid, wegtype, laanbeplanting etc.

6 Scope vervolgitwerking omlegging Kroesenallee

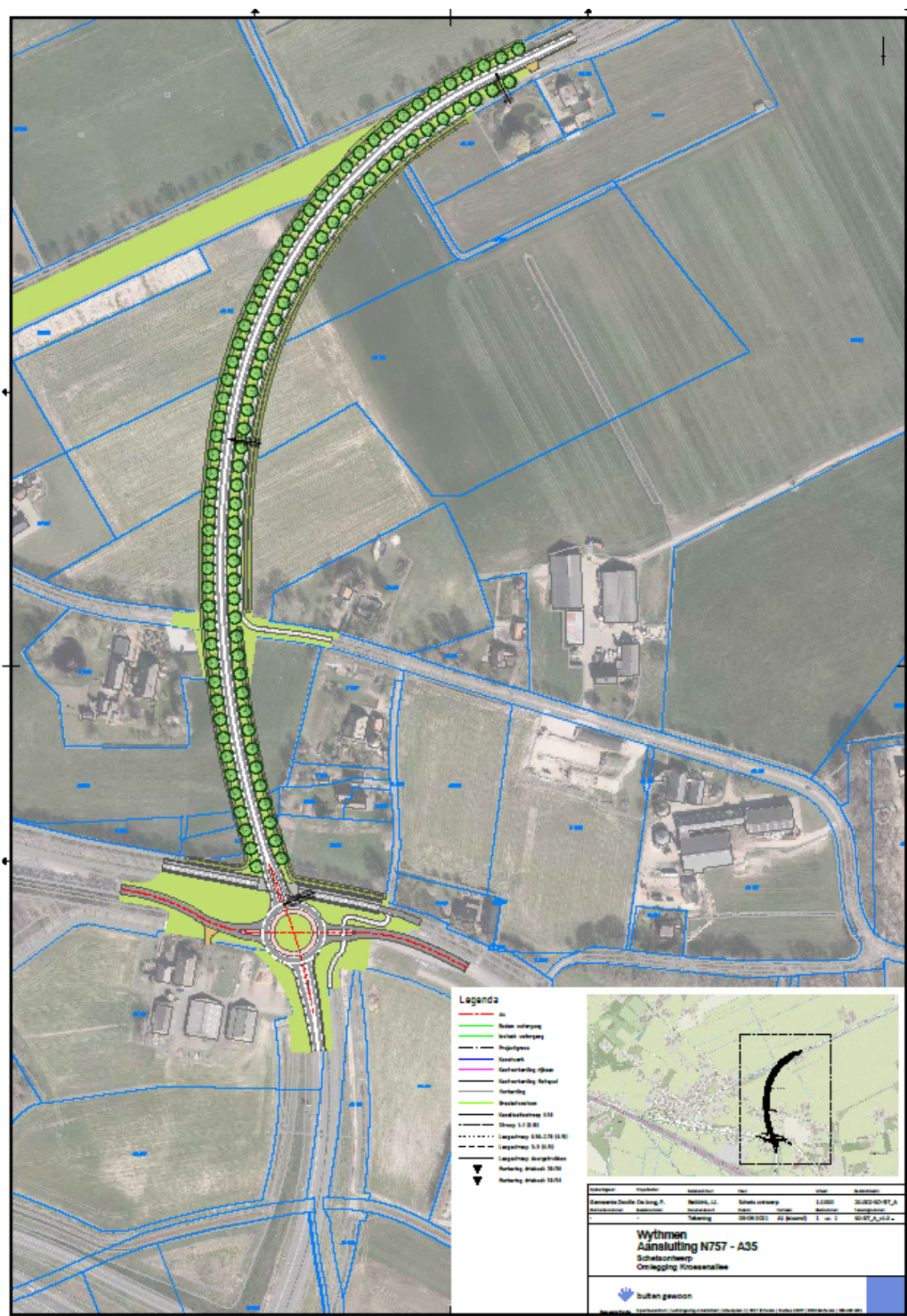
De inpassingsstudie laat zien dat het mogelijk is om de omlegging van de Kroesenallee op een goede manier in te kunnen passen in de omgeving. Een volgende stap in het planproces is om het ontwerp verder uit te werken, grond aan te kopen en een planologische procedure op te starten. Belangrijk hierbij is om vast te stellen wat wel en niet in het project wordt meegenomen. Dat wordt de scope van het project genoemd. De scope voor de omlegging Kroesenallee bestaat uit:

- Omlegging Kroesenallee vanaf bestaande Kroesenallee tot en met aansluiting Heinoseweg
- Tweezijdig fietspad naast Kroesenallee. Vanaf kruising Oude Wijthemerweg worden de fietsers over bestaande wegen geleid.
- Alle noodzakelijke aanpassingen aan bestaande infrastructuur om fietser en voetgangers te faciliteren op de nieuwe routes
- Realiseren rotonde op het kruispunt nieuwe Kroesenallee – oude Heinoseweg
- Realiseren fietstunnel bij de rotonde in de regionale snelfietsroute F-35 Zwolle – Nijverdal. (hiervoor wordt apart subsidie aangevraagd bij provincie en onder voorbehoud dat deze toegekend wordt)
- Alle maatregelen om geluid- en lichthinder te voorkomen of te minimaliseren. Wettelijk eisen zijn hierbij het uitgangspunt.
- Realiseren van groen- en waterstructuur langs nieuwe route en andere maatregelen die zorgen voor een goede inpassing.
- Maatregelen om ongewenst oversteken ter hoogte van de Oude Wythemerweg te voorkomen.
- Verwijderen verharding oude Kroesenallee tussen de omlegging en Kroesenallee 27/27A
- Bestemmingsplanwijziging inclusief ruimtelijke onderbouwing en onderzoeken die daarbij benodigd zijn
- Grondaankoop benodigde percelen
- Planschadecompensatie voor direct aanwonenden

Niet in de scope zijn opgenomen:

- Aanpassen bestaande infrastructuur Kroesenallee en 'oude' N35 in Wijthmen. Dat wordt opgepakt binnen project "herinrichting Heinoseweg"
- Eventuele verplaatsing van de Hofstee. Dit moet worden afgewogen binnen de ontwikkeling van het dorpsplan Wijthmen.

7.1 Schetsontwerp voorkeursvariant



7.2 Participatieproces

1. Wijkplatform 29 november 2017

Tijdens het wijkplatform is, gelet de plannen opgenomen in het Dorpsplan Wijthmen, gesproken over mogelijke bestedingsvarianten van de afkoopsom van Rijkswaterstaat die de gemeente ontvangt voor de overdracht van een deel van de Heinoseweg dat naar de gemeente overkomt.

Aangegeven is dat de uiteindelijke beslissing daarvoor bij de gemeenteraad van Zwolle ligt. Maar ook inbreng vanuit Wijthmen is daarvoor van belang.

Voor de Wijthmense Ontwikkelings Maatschappij (WOM) waar Plaatselijk Belang en St. Ouderenzorg Wijthmen ook deel vanuit maken, was het Dorpsplan leidend. Zij waren van mening dat het inzetten van een deel van de middelen t.b.v. de verlegging van de Kroesenallee met vooralsnog een sobere herinrichting van de Oude Heinoseweg, kansen bood. De argumenten daarvoor:

- Doet recht aan de langere termijn/toekomstbestendigheid van het dorp: de Heinoseweg kan dorpsstraat worden (anders nog veel doorgaand verkeer) met daarbij verlaging van de snelheid van een 50 km naar een 30 km weg;
- Draagt bij aan vermindering van sluipverkeer door snellere aansluiting Kroesenallee op de N 35.

E.e.a. is nader toegelicht waarna aan het wijkplatform de vraag is voorgelegd:

- Kunt u zich als bewoner vinden in de lijn om de middelen ook te besteden aan de verlegging van de Kroesenallee.
- Wat zijn zwaarwegende argumenten voor eventueel een andere bestemming.

De aanwezige bewoners gaven toen aan het lastig te vinden direct een reactie te moeten geven. Op voorstel van het wijkplatform is een enquête uitgezet.

2. Januari 2018: Enquête naar draagvlak bestedingsvoorstel

Via de afdeling Onderzoek en Informatie is een enquête uitgezet onder alle huishoudens in Wijthmen en Herfte. In de begeleidende brief is informatie opgenomen over de verschillende bestedingsmogelijkheden met daarbij bovengenoemde vraagstelling.

	<i>aangeschreven</i>	<i>respons</i>	<i>respons in %</i>
Wijthmen	247	106	43%
Herfte	142	46	32%
Totaal	389	152	39%

Uitkomst: 83% van de degenen die gereageerd hadden, konden zich vinden in het voorstel. De 17% die zich niet in het voorstel konden vinden, waren van mening dat het geld moest worden gestoken in een nieuwe oversteek naar Soeslo (de helft van de 17%). Andere redenen die werden genoemd, waren: het buitengebied wordt hierdoor aangetast, de hinder/het probleem wordt verlegd, het veroorzaakt meer sluipverkeer en er is eerst meer inzicht en beargumentering nodig/gewenst.

3. 4 juli 2018: startbijeenkomst de inpassingsstudie verlegging Kroesenallee en de herinrichtingsmogelijkheden voor het deel van de Heinoseweg dat naar de gemeente Zwolle overkomt.

Centrale vragen op de bijeenkomst:

- Heeft u ideeën voor de herinrichting van de verschillende weggedeelten?
- Welke eventuele knelpunten ziet u en heeft u mogelijke oplossingen.

Werkwijze:

- Een kort plenair deel waarin de aanleiding, de werkwijze, randvoorwaarden en globale planning zijn toegelicht
- Interactief deel: per deelgebied het aangeven van eigen ideeën, droombeelden, specifieke knelpunten en mogelijke oplossingen. Karakter van een 'rondloopsessie' waarbij plattegronden beschikbaar waren waarop ideeën/droombeelden en huidige knelpunten konden worden aangeven.

Voor degenen die mogelijk te maken zouden krijgen met een verlegde Kroesenallee is die in een aparte ruimte een werksessie gehouden over de consequenties ervan: wat zijn voor de betrokkenen belangrijke aandachtspunten, waar dient rekening mee gehouden te worden.

Vervolgens is aan de uitwerking van de inpassingsstudie Kroesenallee prioriteit gegeven en is met de herinrichting van de Heinoseweg een pas op de plaats gemaakt. De verdere uitwerking daarvan was mede afhankelijk of een verlegging al dan niet ingepast zou kunnen worden.

4. 22 oktober 2018: Bijeenkomst klankbordgroep inpassing verlegging Kroesenallee.

Aanwezig: toekomst aanwonenden, grondeigenaren, vertegenwoordiging WOM, vertegenwoordiging Provincie en gemeente.

Besproken 1^e uitwerkingsvoorstel van een verlegde Kroesenallee op basis van randvoorwaarden van de provincie en opmerkingen bewoners.

5. 11 december 2018: Bijeenkomst klankbordgroep inpassing verlegging Kroesenallee

Aanwezig: omwonenden, grondeigenaren, vertegenwoordiging WOM, vertegenwoordiging Provincie en gemeente.

Besproken : aangepast uitwerkingsvoorstel van een verlegde Kroesenallee.

6. 28 februari 2019: wijkplatform Wijthmen: presenteren uitkomsten inpassingsstudie verlegde Kroesenallee.

Uit het verslag:

Afgelopen half jaar is in overleg met mogelijk toekomstig aanwonenden gekeken naar een goed traject. Zij zijn niet blij met wat er mogelijk staat te gebeuren maar hebben positief meegedacht.

Het uitgangspunt bij de verlegging is dat automobilisten vanaf de afslag op de N35 rechtdoor naar Dalfsen kunnen rijden en niet meer de lus door Wijthmen hoeven te maken. Om de hinder in de omgeving van de nieuwe weg zoveel mogelijk te beperken wordt geluid reducerend asfalt toegepast en mogelijk extra geluid reducerende maatregelen in de berm ter hoogte van de woningen (zogenaamde difractoren). Om lichthinder en inkijk te voorkomen wordt op die gedeelten langs het tracé een grondwalle en een haag aangebracht. Dit alles in de vervolgfase verder uit te werken.

De totale kosten zijn met dit ontwerp hoger dan eerder geraamd. Het plan bevat onder andere een rotonde ter hoogte van de Heinoseweg, kort na de afslag vanaf de N35. Verder zijn in het plan twee fietstunnels opgenomen. De uitkomsten worden nu eerst aan college en raad voorgelegd. Als alles wordt goedgekeurd en positief uitpakt is het de bedoeling om in 2021-2022 te starten.

7. Mail en telefonisch contact.

Het voorleggen van een voorstel aan college en raad heeft meer tijd in beslag genomen dan gedacht. In die tijd zijn via mail en telefoon betrokkenen op de hoogte gehouden van de voortgang.

8. Bijeenkomst 15 juni 2021

Aankondiging van en toelichting op voornemen om college en raad een voorstel voor te leggen in te stemmen met de uitkomsten van de inpassingstudie en middelen beschikbaar te stellen voor vervolg.

9. 1 september en 13 oktober: gesprekken van wethouder Dogger met direct betrokkenen

Op verzoek van direct betrokkenen hebben zij hun zorgen kunnen voorleggen aan de verantwoordelijk portefeuillehouder. De wethouder heeft bepaalde zaken nog eens tegen het licht laten houden, onderbouwing getoetst en zijn positie toegelicht.

7.3 Onderzoeken

Archeologisch onderzoek



Bureaustudie
omtrent omlegging

Ecologisch onderzoek



2018-067 rapport
2018-028 Bureau Bio

Akoestisch onderzoek



181013 EM
Kroesenallee.pdf



Bijlage III.PDF



Bijlage II.PDF



Bijlage I.PDF



Bijlage IV.PDF