

## **'Uitwerking varianten Jagtclusterallee'**

Frans Mosterman  
17 mei 2017

# 1. Inleiding

In de raadsbehandeling van januari (voorstel 547) is besloten om de volgende varianten voor de Jagtclusterallee verder uit te werken.

Binnen de bebouwde kom:

1. De variant met aan de westkant van de Jagtclusterallee een tweerichtingenfietspad

Buiten de bebouwde kom:

2. Een 60 km/uur variant
3. Een 80 km/uur variant

Kruispunt met Zandspeur:

4. De optie om het kruispunt vorm te geven door een rotonde

De varianten zijn verder uitgewerkt en worden in deze notitie beschreven. De uitwerkingen zijn in verschillende onderdelen per hoofdstuk onderverdeeld.

Hoofdstuk 2: Ontwerptechnische uitwerkingen

Hoofdstuk 3: Landschappelijke uitwerking

Hoofdstuk 4: Afwegingen inclusief Expert Judgements en afwegingstabel variant 2 + 3

Hoofdstuk 5: Financiële uitwerking

## 2. Ontwerptechnische uitwerking

De varianten zijn met diverse direct betrokkenen besproken. Op basis van deze gesprekken is het ontwerp, daar waar het kan, aangepast. Hieronder per locatie een schematische weergave van de gesprekken en de aanpassingen die daarop zijn gedaan.

Deel	Gesproken met	Aanpassingen
Gehele tracé	N.v.t.	Over het gehele tracé is het ontwerp geoptimaliseerd. Daarbij is op een aantal plaatsen het ontwerp aangepast waardoor een aantal bomen kunnen worden gespaard.
N377 - Meeleweg	Ondernemer	Diverse kleine aanpassingen, zoals het verplaatsen van de middegeleider, het toevoegen van een erfafscheiding en een bochtaanpassing.
Meeleweg - Zandspeur	Meerdere direct aanwonenden en grondeigenaren.	Met een aantal direct aanwonenden een "keukentafelgesprek" gehad. Naar aanleiding van deze gesprekken is overleg gevoerd met andere grondeigenaren en is uiteindelijk het ontwerp op een aantal punten aangepast. Op dit deel is daardoor een "slinger" in de weg gekomen.
Zandspeur – Neurinkweg	Enkele direct aanwonenden	Het Oversticht heeft de landschappelijke uitwerking gemaakt en daarbij is naast Landschap Overijssel ook een aantal direct aanwonenden bij betrokken. De aanpassingen die hieruit voortvloeien staan in hoofdstuk 3.
Neurinkweg - Westerveen	Een direct aanwonende	Samen met een direct aanwonende is op locatie gekeken welke bomen kunnen blijven staan en dit is verwerkt in het ontwerp.

### 3. Landschappelijke uitwerking

Het Oversticht heeft de landschappelijke uitwerking gemaakt. Bij de totstandkoming is Landschap Overijssel en een aantal direct aanwonenden betrokken. Dit heeft geresulteerd in een Landschapsplan voor de Jagtlusterallee die in een aparte bijlage is weergegeven.

In het landschapsplan is een verkenning gedaan naar de waarden en het beleid. Hierbij is gekeken naar het erfgoed en de beleving van het gebied. Na de verkenning is gekeken naar welke kansen er in het gebied liggen. Hierbij is vooral gekeken naar de kansen voor de biodiversiteit.

Daar waar het kan wordt er meer variatie aangebracht in de boomsoorten. De biodiversiteit wordt hierbij versterkt. In de bermen worden zaaimengsels toegepast, wat onder andere gunstig is voor de bijen. In verband met het onderhoud wordt dit toegepast aan de kant van het fietspad.

#### Meer variatie boomsoorten

#### Natuurbermen, Honey Highway



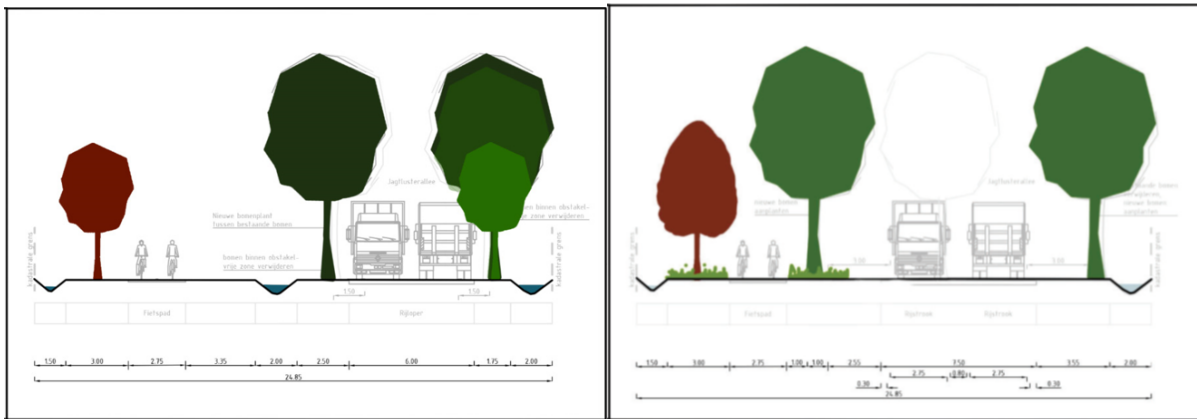
Kansen voor de biodiversiteit, met verschillende boomsoorten (links) en zaaimengsels (rechts)

Voor de verschillende varianten zijn uitwerkingsvoorstellen gemaakt en hieronder is voor de variant 1 binnen de bebouwde kom het uitwerkingsvoorstel weergegeven. De overige uitwerkingen staan in de bijlage.



Bij de landschappelijke uitwerking is de wens voor een extra bomenrij naar voren gekomen. Langs de hoofdrijbaan blijft dan aan beide zijden een bomenrij staan. Deze rijen staan in een laanstructuur en zijn van

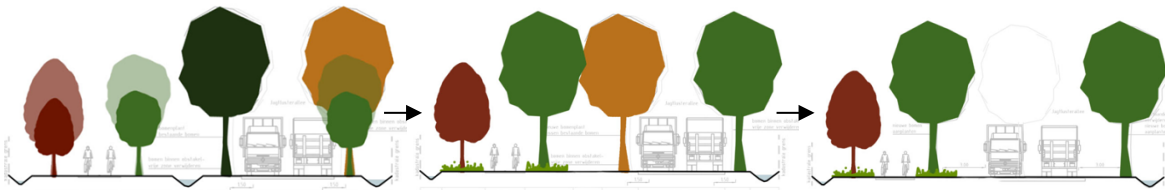
dezelfde boomsoort. Door een extra bomenrij toe te voegen, zorgt dit voor meer biodiversiteit. Deze bomenrij bestaat uit verschillende boomsoorten, zoals de Berk, Els of de Lijsterbes. Op deze manier wordt langs de weg een laanstructuur gehandhaafd en wordt de biodiversiteit verbeterd.



*Uitwerking links van variant 2 (60 km/uur) en rechts van variant 3 (80 km/uur) met in het bruinrood de extra bomenrij en in de 80 variant de zaaimengsels (hoog gras) langs het fietspad.*

### Idee voor fasegewijze groei-model

In de landschappelijke uitwerking is voor de 60 variant ook een doorkijk gemaakt naar een stapsgewijze toekomstvariant. Hierbij wordt in een groei-model fasegewijs toegewerkt naar een 80km/uur variant. De betrokkenen (Oversticht, Landschap Overijssel en de direct aanwonenden) vinden deze optie kansrijk en daarom is deze in de landschappelijk uitwerking opgenomen. De variant zit tussen een 60 en 80 km/uur variant in. Het past niet in door de raad vastgestelde varianten en is daarom ook niet verder uitgewerkt.



*Idee voor een fasegewijze groei-model van een 60 naar een 80 variant*

### Uitwerking

De uitwerkingsvoorstellen zijn verwerkt in het ontwerp en zijn in de kostenramingen meegenomen. De kosten voor een extra bomenrij is optioneel. Deze optie is bij de 60 variant veel hoger dan bij de 80 variant. Dit heeft te maken met het verleggen van de kabels en leidingen. Bij de 80 variant moeten voor de aanleg van de rijbaan veel kabels en leidingen worden verlegd en zitten deze kosten al in de totale investeringskosten. Bij de 60 variant is dit niet het geval en bij deze variant moeten extra kosten worden gemaakt voor het verleggen van de kabels en leidingen.

## 4. Afweging varianten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de varianten. Allereerst worden variant 1 en 4 nader toegelicht met daarbij de plussen en de minnen. De varianten 2 (60 km/uur) en 3 (80 km/uur) lopen op hetzelfde tracé en zijn in een afwegingstabel gezet.



### Variant 1: De variant met aan de westkant van de Jagtclusterallee een tweerichtingenfietspad

Variant 1 heeft betrekking op het gedeelte binnen de bebouwde kom, aan de kant van de Griff. In de huidige situatie worden de fietsers vanaf het Zandspeur de weg op geleid. Bij deze variant wordt het vrijliggende fietspad aan de westkant doorgetrokken. Fietsers worden daarbij niet meer gemengd met het autoverkeer en vrachtverkeer. Aan de noordzijde steekt het fietspad over naar de oostzijde en sluit aan op de aanwezige fietsinfrastructuur. De oversteek is voorzien van middengeleider, waardoor in twee keer overgestoken kan worden.

Met direct aanwonenden en grondeigenaren is gesproken en daarbij is het ontwerp geoptimaliseerd. De grondeigenaren, waar grond van benodigd is, hebben aangegeven in principe mee te willen werken aan eventuele grondoverdracht. Deze variant kan rekenen op draagvlak van de klankbordgroep.



Ontwerp van variant 1 (links) en van variant 4 (rechts)

### Variant 4: Optie rotonde Zandspeur

In de huidige situatie is dit een voorrangskruispunt uitgevoerd op een plateau. Fietsers moeten op dit punt de weg oversteken en er is geen oversteekvoorziening aanwezig. De gereden snelheid is aan de hoge kant.

In de klankbordgroep is de wens uitgesproken voor de aanleg van de rotonde. Dit heeft als voordeel dat de snelheid naar beneden gaat en dat fietsers veiliger en makkelijker kunnen oversteken. Op de Jagtclusterallee zijn al meerdere rotondes en past dus goed in het repeterend beeld. Een rotonde is goed herkenbaar en overzichtelijk.

De vraag is wel of een rotonde op deze locatie logisch is, het Zandspeur is namelijk geen belangrijke verbindingsweg. Een rotonde is een goede oplossing voor de problemen (hoge snelheid en oversteekbaarheid) die worden ervaren, maar deze problemen kunnen ook door middel van andere maatregelen (een plateau met middengeleider) worden opgelost. Als gekozen wordt voor variant 1, verbetert de oversteekbaarheid. In dat geval hoeft een groot deel van de fietsers de weg niet meer over te steken en kunnen ze het fietspad blijven volgen.

## Afwegingstabel tussen variant 2 (60 km/uur) en variant 3 (80 km/uur)

Criteria	Variant 2 -> 60 km/uur	Variant 3 -> 80 km/uur
<b>Landschappelijk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laanstructuur met hoofdzakelijk bestaande bomen</li> <li>- Bomensoort hoofdzakelijk eiken</li> <li>- Op kale plekken binnen de laanstructuur worden nieuwe bomen geplant</li> <li>- Langs het fietspad wordt (optioneel) een extra bomenrij (70 stuks) toegevoegd, waardoor de biodiversiteit wordt verbeterd</li> <li>- 564 bestaande bomen</li> <li>- <math>43+70^*=113</math> bomen worden geplant</li> <li>- 105 te verwijderen bomen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laanstructuur met hoofdzakelijk nieuw geplante bomen</li> <li>- Bomensoort Eik, Beuk of Iep</li> <li>- Langs het fietspad wordt een extra bomenrij toegevoegd (70 stuks), waardoor de biodiversiteit wordt verbeterd</li> <li>- In de berm worden zaaimengsels toegevoegd, waardoor de biodiversiteit wordt verbeterd</li> <li>- 160 bestaande bomen</li> <li>- <math>312+70^*=382</math> bomen worden geplant</li> <li>- 506 te verwijderen bomen</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Totale uitvoeringskosten € 1.158.000,- Dit is inclusief de optie voor een extra bomenrij á € 260.000,- <sup>1</sup>	Totale uitvoeringskosten € 2.675.000,- Dit is inclusief de optie voor een extra bomenrij á € 25.000,-
<b>Veiligheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwerp grotendeels conform inrichtingseisen (m.u.v. rotondes)</li> <li>- In verband met de wegbreedte en de snelheid wordt de oversteekbaarheid verbeterd</li> <li>- Zicht vanaf zijweg / inrit wordt beperkt verbeterd omdat alleen de bomen die heel kort op de weg verdwijnen</li> <li>- Bij een lagere snelheid is de kans op ernstig letsel kleiner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwerp conform inrichtingseisen (m.u.v. inrit/landbouwverkeer)</li> <li>- In verband met de wegbreedte en de snelheid wordt de oversteekbaarheid niet verbeterd</li> <li>- Zicht vanaf zijweg / inrit wordt sterk verbeterd omdat de bomen op voldoende afstand vanaf de weg komen te staan</li> <li>- Bij een hogere snelheid is de kans op ernstig letsel groter</li> </ul>
<b>Tijd</b> (voorbereidings- en uitvoeringstermijn)	Een inschatting van voorbereidings- en uitvoeringstermijn is 12 maanden.	Een inschatting van voorbereidings- en uitvoeringstermijn is 18 maanden.
<b>Functie weg</b>	Een 60 km/uur variant is niet conform wegcategorisering GVVP. Door de weg als 60 km/uur in te richten komt de nadruk meer te liggen op het verblijven.	Een 80 km/uur variant is wel conform wegcategorisering GVVP. Door de weg als 80 km/uur in te richten komt de nadruk meer te liggen op de doorstroming.
<b>Doorstroming</b>	Het gehele traject is 2 KM en met een gemiddelde snelheid van 60 km/uur is de reistijd 2 minuten.	Het gehele traject is 2 KM en met een gemiddelde snelheid van 80 km/uur is de reistijd 1,5 minuut.
<b>Verhardingssoort</b>	De 60 km/uur variant wordt uitgevoerd in asfalt.	De 80 km/uur variant wordt uitgevoerd in beton.
<b>Passeerbaarheid</b>	De rijbaan wordt beperkt verbreed en de bomen binnen obstakelafstand worden verwijderd waardoor de passeerbaarheid wordt verbeterd.	De wegbreedte en de obstakelafstand is goed waardoor de passeerbaarheid optimaal is.

\*optioneel

## Expert Judgements Jagtclusterallee

<sup>1</sup> de kosten voor de optie verschillen omdat bij variant 2 Kabels & Leidingen moeten worden verlegd

De partijen Landschap Overijssel, VVN en de politie is gevraagd een Expert Judgement te geven over de varianten, en die staat hieronder weergegeven.

### Landschap Overijssel

	<b>Variante 1 Fietspad</b>	<b>Variante 2 60 km/uur</b>	<b>Variante 3 80 km/uur</b>	<b>Variante 4 Optie rotonde</b>
<b>Positief punt</b>	Veiliger voor fietsers en prettiger voor auto en vrachtverkeer	Behoud erfgoed en belevingswaarde 1,5 mln goedkoper	Op lange termijn gelijk een royal profiel met inlandse eiken	x
<b>Verbeterpunt</b>	x	Aankleding fietspad en ecologisch bermbeheer	Ecologisch bermbeheer	x
<b>Algemeen</b>	x	Eventueel groeimodel met flexibel keuze moment	Tijds winst is minimaal. Aantasting erfgoed en belevingswaarden	x
<b>Cijfer</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>x</b>

### VVN

algemeen:

Voor VVN staat de verkeersveiligheid met stip op één en in ons advies de landschappelijke waarden niet betrokken.

	<b>Variante 1 Fietspad</b>	<b>Variante 2 60 km/uur*</b>	<b>Variante 3 80 km/uur*</b>	<b>Variante 4 Optie rotonde</b>
<b>Positief punt</b>	Met het doortrekken van het fietspad tot aan de Den Hulst wordt het veiliger voor al het verkeer: de scheiding tussen fietsers en auto-, vracht- en landbouwverkeer.	Verbetering van de weg (breedte en wegdek). De snelheid gaat omlaag naar 60 km. waardoor eventuele ongelukken minder impact zullen hebben. Door behoud van de laanstructuur, waardoor de weg optisch smaller lijkt, wordt ook de snelheid getemperd.	Verbetering van de weg (breedte en wegdek). Doorstroom en passeerbaarheid wordt verbeterd. Doorstroom en passeerbaarheid is redelijk goed zoals het nu is en wordt bij een nieuwe weginrichting nog beter.	Veiliger kruising, met name voor fietsers een betere oversteek en snelheidsremmer; op dit gedeelte wordt nu (te) hard gereden volgens de tellingen.
<b>Verbeterpunt</b>	Aansluiting bij de rotonde Meeleweg: hoe rijden fietsers vanaf de Jagtclusterallee via de rotonde Meeleweg rechtsaf de Meeleweg op?	aandacht voor landbouwverkeer	Bij deze snelheid en weginrichting hoort in het kader van Duurzaam Veilig een scheiding tussen langzaam (landbouw)verkeer. Er zou dus een parallelweg bij moeten komen.	
<b>Algemeen</b>	Aandacht voor oversteek aan de noordkant. Wij pleiten wel voor (behoud) verplicht fietspad, ook als er voor de 60 km variant wordt gekozen. Als er geen rotonde komt, aandacht voor oversteek van fietspad naar het		de tijds winst (halve minuut) is maar betrekkelijk t.o.v. 60 km.	Wanneer er beperkte middelen zijn, dan deze variant als eerste laten vallen, maar dan wel zorgen voor een veilige oversteek voor fietsers. We zien de noodzaak van een rotonde niet echt, uiteraard veiliger

	Zandspeur, zodanig dat men zo goed mogelijk zicht heeft naar beide kanten.			voor fietsers en afremmend, maar gezien het aantal verkeersbewegingen niet een noodzaak om daar te doen. Beter dit op een ander manier op te lossen.
<b>Cijfer **</b>	+++	+++	+	+

\* Mits inrichting volgens richtlijnen Duurzaam Veilig.

\*\* We vinden het toekennen van een cijfer arbitrair en hebben er gekozen om op basis van het argument verbetering van de verkeersveiligheid een of meerdere plussen toe te kennen.

## Politie

	<b>Variant 1 Fietspad</b>	<b>Variant 2 60 km/uur</b>	<b>Variant 3 80 km/uur</b>	<b>Variant 4 Optie rotonde</b>
<b>Positief punt</b>	Langs een erftoegangsweg (60 km-weg) hoort geen fietsvoorziening te liggen. Een fietsvoorziening wordt alleen toegepast bij hoge fietsintensiteiten. In elk geval hoort de bromfiets of snorfiets niet op thuis op zo'n fietspad.	Doet recht aan de basiskennmerken voor een erftoegangsweg  Kijkend naar de duurzaam veilige functie, vormgeving en gebruik is 60km/u een geloofwaardige snelheidslimiet.	Functie, vormgeving en gebruik zorgen voor echter voor twijfel en verwarring bij de weggebruiker. Dit is niet een geloofwaardige snelheidslimiet en zeker niet duurzaam veilig. Namelijk, een 80 km-weg heeft een gebiedsontsluitende functie en daarbij horen bepaalde duurzaam veilige inrichtingsvormen.	Enige positieve is het snelheidsremmende effect. Een rotonde geeft vooral een vermindering van de kans op verkeersslachtoffers ten opzichte van vergelijkbare kruispunten en een verhoging van de capaciteit. Beide aspecten zijn hier niet aan de orde.
<b>Verbeterpunt</b>	Buiten de bebouwde kom onverplicht fietspad (G13) aanduiden.		Alleen als voldaan wordt aan alle inrichtingseisen wordt een duurzaam veilige GOW ontworpen en aangelegd. Denk daarbij aan: -fysieke rijbaanscheiding -aparte voorzieningen voor landbouwverkeer -geen oversteken voor langzaam verkeer op wegvakken -geen erfaansluitingen op de rijbaan -scheiding van verkeerssoorten -aanwezige obstakelafstand	Geen rotonde aanleggen maar een –gelijkwaardig-kruispuntplateau met een flinke snelheidsremmende werking.
<b>Algemeen</b>	Onverplicht fietspad buiten de bebouwde kom	Duidelijke voorkeur	Ongewenst	Onnodig
<b>Cijfer</b>	6	8	3	3



## 5. Financiële uitwerking

In onderstaande tabel zijn per variant alle kosten weergegeven.

Varianten	Bouwkosten	K&L	Grondkosten	* Extra bomenrij	Subtotaal	Onvoorzien (10%)	Engineering (15%)	Totaal Afgerond
1 Bibeko + fietspad	€ 509.000	€ 34.000	€ 25.000		<b>€ 568.000</b>	€ 56.800	€ 85.200	<b>€ 710.000</b>
2 60 km/uur variant	€ 495.000	€ 161.250	€ 10.000	€ 260.000	<b>€ 926.250</b>	€ 92.625	€ 138.938	<b>€ 1.158.000</b>
3 80 km/uur variant	€ 1.710.000	€ 395.250	€ 10.000	€ 25.000	<b>€ 2.140.250</b>	€ 214.025	€ 321.038	<b>€ 2.675.000</b>
4 Optie rotonde	€ 260.000	€ 22.250	€ 25.000		<b>€ 307.250</b>	€ 30.725	€ 46.088	<b>€ 385.000</b>

\* De extra bomenrij is optioneel maar wel in het totaal meegenomen -> bij variant 2 zijn de kosten voor deze optie hoger omdat bij deze variant Kabels & Leidingen moeten worden verlegd

### Combinaties

Voor de Jagtclusterlallee zijn meerdere combinaties van varianten mogelijk. In onderstaande tabel zijn de meest voor de hand liggende combinaties weergegeven. Daarachter staat per combi de totale kosten. Door te combineren vallen de totaalkosten waarschijnlijk goedkoper uit. Dit komt doordat een aantal voorbereidingswerkzaamheden kunnen worden gecombineerd, er werk met werk gemaakt kan worden en er een mogelijk aanbestedingsvoordeel is. Bij variant 2 is de inschatting dat het voordeel € 50.000,- is en bij variant 3 € 100.000,-.

Combinatie	Totaalkosten	Met combivoordeel*
1 + 2	€ 1.868.000	€ 1.818.000
1 + 3	€ 3.385.00	€ 3.285.000
1 + 2 + 4	€ 2.253.000	€ 2.203.000
1 + 3 + 4	€ 3.710.000	€ 3.610.000

\* ingeschatte voordeel bij combi's door aanbestedingsvoordeel, werk met werk te maken en combineren van de engineering

### Provinciale subsidie

Het project Jagtclusterlallee is bij de provincie voor de subsidie aangemeld en wordt in oktober ingediend. Daarna wordt het project beoordeeld en wordt bepaald of het voor subsidie in aanmerking komt en voor welk bedrag. In november/december volgt een voorlopige beslissing en in januari het definitieve besluit. De subsidie is maximaal 50%. Als gekozen wordt voor een combinatie van varianten, gaat de gemeente in overleg met de provincie. Mogelijk dat het project in twee delen wordt ingediend of wordt gefaseerd.

### Financieringsmogelijkheden

Voor de uitvoering is extra krediet noodzakelijk. Op basis van variant 1 en 3 zullen de structurele jaarlasten € 65.000 zijn. Het beschikbaar stellen van de middelen zal meegenomen worden in de integrale afweging bij de perspectiefnota 2018.