

Verslag Begeleidingsgroep Uitwerken Verkeersonderzoek Olst op 21 februari 2018

Samenstelling Begeleidingsgroep

Een vertegenwoordiger van PB-Den Nul, de heer Patrick Brinkhof, wordt als lid van de begeleidingsgroep toegevoegd. Dat geldt ook voor de heer Henry Hennink namens het onderwijscluster. Carinova heeft aangegeven dat zij zich laten informeren door mevrouw Wenda Hans.

De begeleidingsgroep bestaat nu uit:

- PB Olst: de heer Jan Willem Ensink
- Belangengroep Beter Boskamp: mevrouw Wil van Wijk
- PB Eikelhof: de heer Ben Volmerink
- PB-Den Nul: de heer Patrick Brinkhof
- Bewoner: de heer Jan Noltes
- Bewoner: de heer Marcel Olde Hanter
- Verkeersouder Olst: mevrouw Heidi van Essen
- Quick-wins: de heer Rutger van Aken
- Ondernemer: de heer Albert Beltman
- Namens de Schoolbesturen: de heer Henry Hennink
- School De Mare: de heer Richard ten Wolde
- Schoolbestuur Het Plein: de heer Louis Zijderveld
- SallandWonen: mevrouw Wenda Hans
- Nikkels: de heren Gerrit en Luuk Nikkels
- Extern bureau: de heer Floris Frederix, Goudappel Coffeng
- Extern bureau: de heer Peter Dinnissen, Goudappel Coffeng
- Gemeente: de heer Marcel Blind, Wethouder, voorzitter
- Gemeente: mevrouw Anita ten Broeke, communicatieadviseur
- Gemeente: de heer Gerard van den Blink, adviseur

Afwezig: de heren Ben Volmerink, Patrick Brinkhof, Jan Noltes, Albert Beltman, Richard ten Wolde, Louis Zijderveld en Gerrit Nikkels.

Bespreken mogelijke varianten

Op basis van de uitgangspunten worden de verbeteringen van de Jan Hooglandstraat en zeven mogelijke ongelijkvloerse spoor kruisingen besproken.

Jan Hooglandstraat

Het huidige profiel is 10 meter breed inclusief trottoir (een rijstrook van 4 meter, twee fietsstroken van 1 meter en een trottoir van 4 meter). Er is een hoge verkeersintensiteit.

Bij een 50 km/uur weg heb je volgens de CROW minimaal met fietsstroken een profiel van 13 meter nodig (een rijstrook van 6 meter, twee fietsstroken van 1,75 meter en twee trottoirs van 1,80 meter). Met fietspaden is het profiel minimaal 14 meter. Deze breedte is niet beschikbaar en kan alleen gerealiseerd worden door voortuinen aan te kopen.

Een sobere oplossing is te kiezen voor bredere fietsstroken en de rijbaan versmallen, zoals de indeling van de Kornet van Limburg Stirumstraat (een rijstrook van 2,6 meter en twee fietsstroken 1,7 meter). Deze indeling past binnen de beschikbare ruimte.

Een voordeel van vrij liggende fietspaden is dat dit veiliger is voor de fietsers. Een nadeel is dat het gemotoriseerd verkeer harder gaat rijden en er bij kruisingen meer aandacht nodig is voor de fietsers, die zitten op aparte stroken.

Een 30km/u profiel past niet bij de hoge verkeersintensiteit op de Jan Hooglandstraat.

Mogelijke spoor kruising 1 ter hoogte van de Rietgors

De kruising bedient maar 20% van de westkant van Olst, in feite alleen voor zuidwest Olst (een laag potentieel gebruik). Kortere route naar de mogelijke onderwijscluster en de sportvelden. Deze route is niet aantrekkelijk voor routes vanaf oostzijde van Olst naar het centrum.

Omdat de spoorbaan hier hoger ligt dan het maaiveld zijn er kortere hellingbanen benodigd en de kruising is daardoor goed aan te sluiten op bestaand infrastructuur. Is daardoor relatief eenvoudig in te passen.

Mogelijke spookruising 2 ter hoogte van de Roodborst/Olsterkampweg

De kruising bedient 39% van de westkant van Olst, in feite alleen voor zuidwest Olst (hoger potentieel gebruik dan 1). Kortere route naar de mogelijke onderwijscluster en de sportvelden. Deze route is niet aantrekkelijk voor routes vanaf oostzijde van Olst naar het centrum.

Omdat de spoorbaan hier iets hoger ligt dan het maaiveld zijn er langere hellingbanen benodigd. De kruising blijft wel goed aan te sluiten op bestaande infrastructuur. Is daardoor relatief eenvoudig in te passen.

Mogelijke spookruising 3 ter hoogte van het station

De kruising bedient 57% van de westkant van Olst. De route naar de mogelijke onderwijscluster en de sportvelden wordt niet korter. Deze route is wel aantrekkelijk voor routes vanaf oostzijde van Olst naar het centrum.

Omdat de spoorbaan hier op maaiveldhoogte ligt, zijn er lange hellingbanen benodigd (minimaal 90 meter). De kruising is daardoor moeilijk in te passen vooral bij de Stationsweg en de Spoorstraat. Verbinding met de bestaande infrastructuur is gecompliceerd.

Mogelijke spookruising 4 ter hoogte van de Jan Hooglandstraat

De kruising bedient 95% van de westkant van Olst, in feite de gehele westzijde van Olst (hoogst potentieel gebruik). Route naar de mogelijke onderwijscluster en de sportvelden wordt niet korter. Deze route is wel aantrekkelijk voor routes vanaf oostzijde van Olst naar het centrum.

Omdat de spoorbaan hier op maaiveldhoogte ligt, zijn er lange hellingbanen benodigd (minimaal 85 tot 150 meter). De kruising is daardoor moeilijk in te passen vooral bij de Stationsweg en de Spoorstraat. Dat geldt ook voor de kruising met de Industrieweg. Verbinding met de bestaande infrastructuur is gecompliceerd. Ook moet er een aantal woning en voortuinen worden aangekocht om deze kruising mogelijk te maken

Mogelijke spookruising 5a ter hoogte achterkant bebouwing van de Jan Hooglandstraat/Averbergen

De kruising bedient 95% van de westkant van Olst, in feite gehele westzijde van Olst (hoogst potentieel gebruik). Route naar de mogelijke onderwijscluster en de sportvelden wordt iets langer. Deze route is wel aantrekkelijk voor routes vanaf oostzijde van Olst naar het centrum.

Omdat de spoorbaan hier op maaiveldhoogte ligt, zijn er lange hellingbanen benodigd (minimaal 75 tot 110 meter). De kruising is daardoor moeilijk in te passen vooral bij de kerk en de Bastiaan (bouwrisico). Ook moeten er een bedrijfspand en tuinen worden aangekocht om deze kruising mogelijk te maken. De inpassing is zeer gecompliceerd.

Mogelijke spookruising 5b ter hoogte achterkant bebouwing van de Jan Hooglandstraat/Averbergen naar de Stationsstraat

De kruising bedient 57% van de westkant van Olst, in feite gehele zuidwestzijde van Olst (hoog potentieel gebruik). Route naar de mogelijke onderwijscluster en de sportvelden wordt iets korter. Deze route is wel aantrekkelijk voor routes vanaf oostzijde van Olst naar het centrum.

Omdat de spoorbaan hier op maaiveldhoogte ligt, zijn er lange hellingbanen benodigd (minimaal 90 tot 110 meter). De kruising is daardoor moeilijk in te passen vooral bij de Jan Hooglandstraat. Ook moeten er een bedrijfspand en tuinen worden aangekocht om deze kruising mogelijk te maken. Verbinding met de bestaande infrastructuur is gecompliceerd. Omdat er een bocht in de tunnel zit zal deze als sociaal onveilig worden ervaren. Ook blijft het potentieel gebruik een vraagteken, omdat de Jan Hooglandstraat nabij is.

Mogelijke spookruising 5ab een combinatie van de twee varianten. Er ontstaat dan een Y-tunnel

De kruising bedient 100% van de westkant van Olst (hoogste potentieel gebruik). Route naar de mogelijke onderwijscluster en de sportvelden wordt iets korter. Deze route is wel aantrekkelijk voor routes vanaf oostzijde van Olst naar het centrum.

De kruising is moeilijk in te passen (zie ook 5a en 5b). Omdat er een bocht in de tunnel zit zal deze als sociaal onveilig worden ervaren, waardoor het gebruik niet optimaal zal zijn. Ook blijft het potentieel gebruik een vraagteken, omdat de Jan Hooglandstraat nabij is. Gecompliceerde en dure oplossing.

Mogelijke spookruising 6 ter hoogte Ter Stegestraat

De kruising bedient 31% van de westkant van Olst, in feite noordwestzijde van Olst (laag potentieel gebruik). Route naar de mogelijke onderwijscluster en de sportvelden wordt niet korter. Deze route is niet aantrekkelijk voor routes vanaf oostzijde van Olst naar het centrum.

Omdat de spoorbaan hier hoger dan het maaiveld ligt, zijn er relatief kortere hellingbanen benodigd (minimaal 85 tot 90 meter). De kruising is daardoor goed aan te sluiten op bestaand infrastructuur. Is daardoor relatief eenvoudig in te passen.

Mogelijke spoorkruising 7 ter hoogte Enkweg

De kruising bedient 24% van de westkant van Olst, in feite noordwestzijde van Olst (laag potentieel gebruik). Route naar de mogelijke onderwijscluster en de sportvelden wordt niet korter. Deze route is niet aantrekkelijk voor routes vanaf oostzijde van Olst naar het centrum.

Omdat de spoorbaan hier hoger dan het maaiveld ligt, zijn er relatief kortere hellingbanen benodigd (minimaal 85 tot 60 meter). De kruising is daardoor goed aan te sluiten op bestaand infrastructuur. Is daardoor relatief eenvoudig in te passen.

Alternatief is de bestaande overweg behouden en fietspad aanleggen. Deze is dan ook te gebruiken als calamiteitenroute.

Andere mogelijkheden

Jan Hooglandstraat volledige ongelijkvloerse kruising

Op zich een goede oplossing. Is echter zeer gecompliceerd om te realiseren vanwege hellingbanen vooral in de richting van de kerk, de bereikbaarheid van de woningen aan de Jan Hooglandstraat en de kruising met de Industrieweg. Ook een kostbare oplossing.

Fly-over in plaats van tunnel

Is vaak makkelijker in te passen. Onderzoek heeft ook aangetoond dat het gebruik laag is, zeker als er alternatieven zijn.

Welke varianten uitwerken

Jan Hooglandstraat

Zeer kansrijk. Zowel het verbeteren van de rijstrookindeling binnen het bestaande profiel van 10 meter als een rijstrookindeling binnen een profiel van 13 meter. Verder uitwerken.

Mogelijke spoorkruising 1 ter hoogte van de Rietgors

Niet kansrijk door te weinig potentieel gebruik. Verder niet uitwerken.

Mogelijke spoorkruising 2 ter hoogte van de Roodborst/Olsterkampweg

Kansrijk door eenvoudige inpassing en aansluiting op bestaande infrastructuur. Verder uitwerken.

Mogelijke spoorkruising 3 ter hoogte van het station

Niet kansrijk door gecompliceerde inpassing. Verder niet uitwerken.

Mogelijke spoorkruising 4 ter hoogte van de Jan Hooglandstraat

Niet kansrijk door zeer gecompliceerde inpassing. Verder niet uitwerken.

Mogelijke spoorkruising 5a ter hoogte achterkant bebouwing van de Jan Hooglandstraat/Averbergen

Niet kansrijk door een gecompliceerde inpassing. Bouwrisico bij Kerk en Bastiaan. Verder niet uitwerken.

Mogelijke spoorkruising 5b ter hoogte achterkant bebouwing van de Jan Hooglandstraat/Averbergen naar de Stationsstraat

Niet kansrijk door gecompliceerde inpassing. Kostbare oplossing. Sociale veiligheid is een punt. Niet verder uitwerken.

Mogelijke spoorkruising 5ab een combinatie van de twee varianten. Er ontstaat dan een Y-tunnel

Niet kansrijk. Zie bij 5a en 5b. Niet verder uitwerken.

Mogelijke spoorkruising 6 ter hoogte Ter Stegestraat

Kansrijk. Is eenvoudig in te passen op de bestaande infrastructuur. Kan ook als gelijkvloerse kruising worden uitgevoerd door de overweg van de Enkweg hierheen te verplaatsen. Dit vraagt nader overleg met ProRail. Kan dan ook als calamiteitenroute worden gebruikt. Verder uitwerken in samenhang met 7.

Mogelijke spoorkruising 7 ter hoogte Enkweg

Niet kansrijk als tunnel. Als verplaatsing naar de Ter Stegestraat niet mogelijk is, dan de huidige overweg handhaven en een fietsverbinding realiseren, die ook als calamiteitenroute kan worden gebruikt. Verder uitwerken in samenhang met 6.

Andere mogelijkheden

Jan Hooglandstraat volledige ongelijkvloerse kruising

Niet kansrijk door zeer gecompliceerde inpassing. Kostbare oplossing. Niet verder uitwerken.

Fly-over in plaats van tunnel

Niet kansrijk. Potentieel gebruik zal zeer laag zijn. Niet verder uitwerken.

Communicatie

Na de kennisneming door het college zullen de bewoners van de Jan Hooglandstraat, de familie Blokker, de Volkstuinvereniging en de bewoner van de boerderij over het spoor bij de Enkweg worden geïnformeerd over de denkrichting.

Zoals ook na de vorige bijeenkomst van de Begeleidingsgroep worden de besproken punten gedeeld met het college van B&W en de woordvoerders van de raad. Aansluitend wordt de informatie op 14 maart 2018 gepubliceerd in de IJsselberichten in de Huis aan Huis Reklamix, op de website van de gemeente en in de Nieuwsbrief van het project Onderwijshuisvesting.

Afgesproken is dat de informatie-/inloopavond op 28 maart 2018 wordt gehouden in het in het Holstohuis. Daar worden de voorlopige ontwerpen gepresenteerd en bestaat de mogelijkheid daarop te reageren, zodat deze informatie kan worden meegenomen bij de definitieve uitwerking.

Nota Bene:

De kennisneming in het college is op 27 februari 2018 aangehouden, omdat het college de presentatie ook eerst wil bespreken. De kennisname staat nu gepland op 6 maart 2018. Hierdoor worden de publicaties verplaatst naar 14 maart 2018.