

Verslag Begeleidingsgroep Uitwerken Verkeersonderzoek Olst op 22 maart 2018

Samenstelling Begeleidingsgroep

Een vertegenwoordiger van de bewoners van de Jan Hooglandstraat, de heer Ab Visser, wordt als lid van de begeleidingsgroep toegevoegd.

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 |
| • Bewoners Jan Hooglandstraat | de heer Ab Visser |
| • 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: mevrouw Heidi van Essen en de heren Patrick Brinkhof., Albert Beltman, Louis Zijderveld en Gerrit Nikkels.

Toelichting aanvulling variant 5a en 5b

Deze variant is toegevoegd op basis van het advies van de provincie, te weten: "de provincie onderschrijft de voorzet van de Begeleidingsgroep. Daarnaast vindt de provincie de combinatie van de varianten 5a en 5b ook een goed alternatief, omdat deze variant al ver voor de Jan Hooglandstraat de fietsers afleidt naar de nieuwe tunnel. Zij adviseert deze variant ook uit te werken en daarbij te onderzoeken of de technische inpasbaarheid en de sociale veiligheid zijn op te lossen."

Het college heeft dit advies overgenomen. Dat betekent dat het volgende wordt uitgewerkt:

- *Indeling Jan Hooglandstraat;*
- *Mogelijke spoorkruising 2 ter hoogte van de Roodborst/Olsterkampweg;*
- *Mogelijke spoorkruising 5a en 5b ter hoogte achterkant bebouwing van de Jan Hooglandstraat/Averbergen naar de Stationsstraat (Y-tunnel);*
- *Mogelijke spoorkruising 6 ter hoogte Ter Stegestraat in samenhang met de bestaande bewaakte spoorkruising 7 bij de Enkweg.*

Bespreken uitwerkingen van de geselecteerde varianten

Dit is de ontwerpfasen (voorlopig) van het proces. Uitgewerkt is het verkeerstechnische ontwerp van de diverse varianten (tracé, ruimtebeslag en functionaliteit). De ruimtelijke ordeningsaspecten (bestemmingsplan) en de eigendomssituatie zijn onderzocht. Ook zijn kostenramingen toegevoegd.

Het doel van de uitwerkingen is het verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoorkruisingen.

De volgende varianten zijn uitgewerkt:

- Jan Hooglandstraat
 - a. Binnen huidige breedte optimaliseren

b. Fietspaden aanliggend verhoogd

Oplossing spreiden:

- Locatie 2: tunnel Roodborst
- Locatie 6: Ter Stegestraat
 - a. Tunnel langzaam verkeer
 - b. Gelijkvloers (verplaatsen Enkweg)

Oplossing scheiden:

- Locatie 5 (a en b): Y-tunnel: van Kerkplein en Stationsweg naar achterzijde bebouwing Jan Hooglandstraat en Averbbergen

Jan Hooglandstraat

a. Binnen huidige breedte optimaliseren

Kenmerken.

Fietsstroken verbreden en rijbaan versmallen (1,7 – 2,6 – 1,7 = 6,0 meter).

Maximumsnelheid op termijn naar 30 km/uur (voorlopig 50 km/uur).

Vanaf 30 km/uur zone A. Geertsstraat tot aan het Koekoekspad

Spoorwegovergang niet veranderen.

Aandachtspunt kruising met de Kleistraat.

Bestemmingsplan en eigendomssituatie

Aanpassing bestemmingsplan, met name het deel na de Kruising met de Kleistraat is noodzakelijk.

Er is geen onteigening noodzakelijk om de ruimte voor dit profiel te krijgen

Kostenraming

De geschatte investering bedraagt € 152.000,- exclusief btw. Kosten bestemmingsplan € 15.000,- exclusief btw.

Jan Hooglandstraat

b. Fietspaden aanliggend verhoogd

Kenmerken.

Vanaf 30 km/uur zone A. Geertsstraat tot spoorwegovergang, profiel binnen huidige breedte optimaliseren.

Profiel spoorwegovergang niet wijzigen.

Na de spoorwegovergang tot en met het kruispunt met het Koekoekspad profiel met aanliggend verhoogde fietspaden. Minimaal profiel volgens de richtlijnen bij 50 km/uur.

Extra benodigde ruimte 3 tot 4 meter (ten koste van voortuinen).

Aan de zuidkant van de weg eventueel een smal voetpad van 3 tegels, zoals in de huidige situatie.

Een slinger in de weg om de ruimte bij Abersonterrein te benutten.

Kruispunt met Kleistraat is een aandachtspunt.

Bestemmingsplan en eigendomssituatie

Aanpassing bestemmingsplan is noodzakelijk en er is onteigening noodzakelijk om de ruimte voor dit profiel te krijgen

Kostenraming

De geschatte investering bedraagt € 642.000,- exclusief btw en exclusief grondkosten. Kosten bestemmingsplan € 15.000,- exclusief btw.

Conclusie Jan Hooglandstraat

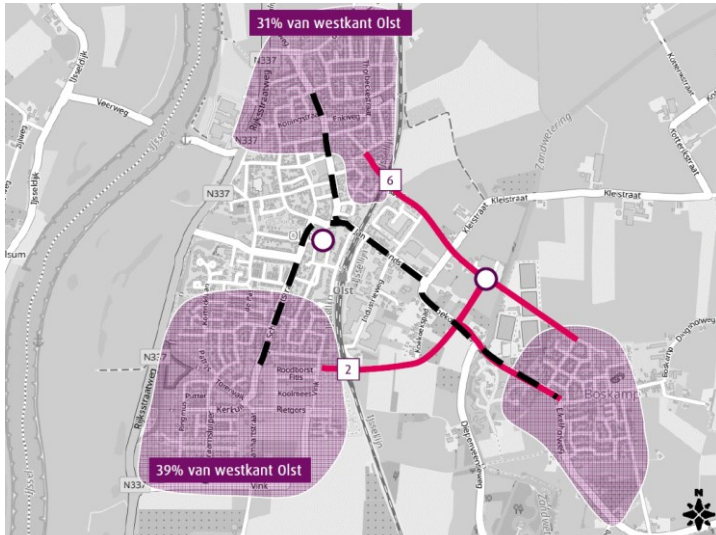
	A (huidige breedte)	B (fietspaden)
Snelheid gemotoriseerd verkeer	Vergelijkbaar met huidig (wens 30 km/uur, maar maximum blijft 50 km/uur)	Hoger dan huidig (hoger dan 50 km/uur)
Verkeersintensiteit	Vormgeving blijft intensiteit beperken	Vormgeving straalt toename uit
Kruispunten	Lagere snelheid gemotoriseerd verkeer is veiliger	Hogere snelheid gemotoriseerd verkeer nadelig voor veiligheid
Netwerk	Uniformiteit en herkenbaarheid met andere wegvakken in Olst	Geen logisch onderdeel netwerk en enige weg binnen de bebouwde kom met fietspaden
Bestemmingsplan	Passend	Aanpassing nodig
Eigendommen	Passend	3 tot 4 meter tuin nodig
Investeringskosten	€ 152.000,-	€ 642.000,- (exclusief grondkosten)

Conclusie Jan Hooglandstraat

- Voorkeur: (A) binnen huidige breedte optimaliseren
 - Uitstraling van de weg blijft passend bij gewenst gebruik van de weg:
 - Verkeersstromen beperken
 - Snelheid beperken
 - Fietsers gaan voor auto's
 - Lokale verbinding met woningen
 - Veel fietsers krijgen alternatief via tunnel
- Kruispunt Kleistraat – Jan Hooglandstraat nader uitwerken

Oplossing “spreiden”.

- Profiel tunnels
 - . voetpad 1,5 meter
 - . fietspad 3,5 meter
 - . helling geschikt voor al het langzaam verkeer
- Inclusief vervanging voetpad tussen Stationsweg en Joke Smitlaan (parallel aan het spoor) door fietspad



Oplossing ‘spreiden’

Potentieel gebruik

- 70% van westkant Olst
- Voor routes vanaf oost naar centrum alleen met omrijdafstanden

Afstanden

- Extra verbinding maakt kortere routes mogelijk
- Voor routes van noordwest en zuidwest naar oost
- Directere routes naar Averbergen, Abersonterrein en de Hooiberg

Fietsnetwerk

- Goed te integreren in het fietsnetwerk
- Een toevoeging waarmee ontbrekende schakels worden ingevuld

Mogelijke spookruising 2 ter hoogte van de Roodborst/Olsterkampweg (past bij spreiden)

In de uitwerking is gekozen voor de spookruising in het verlengde van de Roodborst. Deze variant vraagt minder onteigening van grond.

Kenmerken

Tunnel voor langzaam verkeer in het verlengde van de Roodborst. Dus niet in het verlengde van de Olsterkampweg).

Rechtdoor richting Koekoekspad (maar niet over Koekoekspad).

Aansluiting op Koekoekspad (tot hier voetpad). Vanaf hier directe route naar De Hooiberg.

Nieuwe oversteek Koekoeksweg.

Bestemmingsplan en eigendomssituatie

Aanpassing van de betreffende bestemmingsplannen is noodzakelijk. Ook zijn onteigeningen noodzakelijk om dit tracé te realiseren.

Kostenraming

De geschatte investering bedraagt € 6.500.000,- exclusief btw en exclusief onteigening. Kosten bestemmingsplan € 15.000,- exclusief btw.



Mogelijke spookruising 6 ter hoogte Ter Stegestraat (past bij spreiden)

Er zijn twee varianten uitgewerkt:

- a. Tunnel langzaam verkeer;
- b. Gelijkvloerse kruising langzaam verkeer.

Ad. a. Tunnel langzaam verkeer

Kenmerken

Direct ten zuiden van de Ter Stegestraat hellingbaan/

Direct ten noorden van Averbergen hellingbaan.

Op de Averbergen aansluiten.

Nieuwe verbinding tussen Averbergen en Hooiberglaan.

Verbinding via Enkweg geschikt maken voor calamiteitenroute.

Bestemmingsplan en eigendomssituatie

Aanpassing van de betreffende bestemmingsplannen is noodzakelijk. Ook zijn onteigeningen noodzakelijk om dit tracé te realiseren.

Kostenraming

De geschatte investering bedraagt € 3.700.000,- exclusief btw en exclusief onteigening. Kosten bestemmingsplan € 15.000,- exclusief btw.



Ad. b. Gelijkvloerse kruising langzaam verkeer

Kenmerken

Opheffen overweg Enkweg.

Nieuwe overweg in het verlengde van de Ter Stegestraat.

Geschikt als calamiteitenroute.

Nieuwe verbinding direct langs de oostzijde van het spoor naar de volkstuinten en de woning.

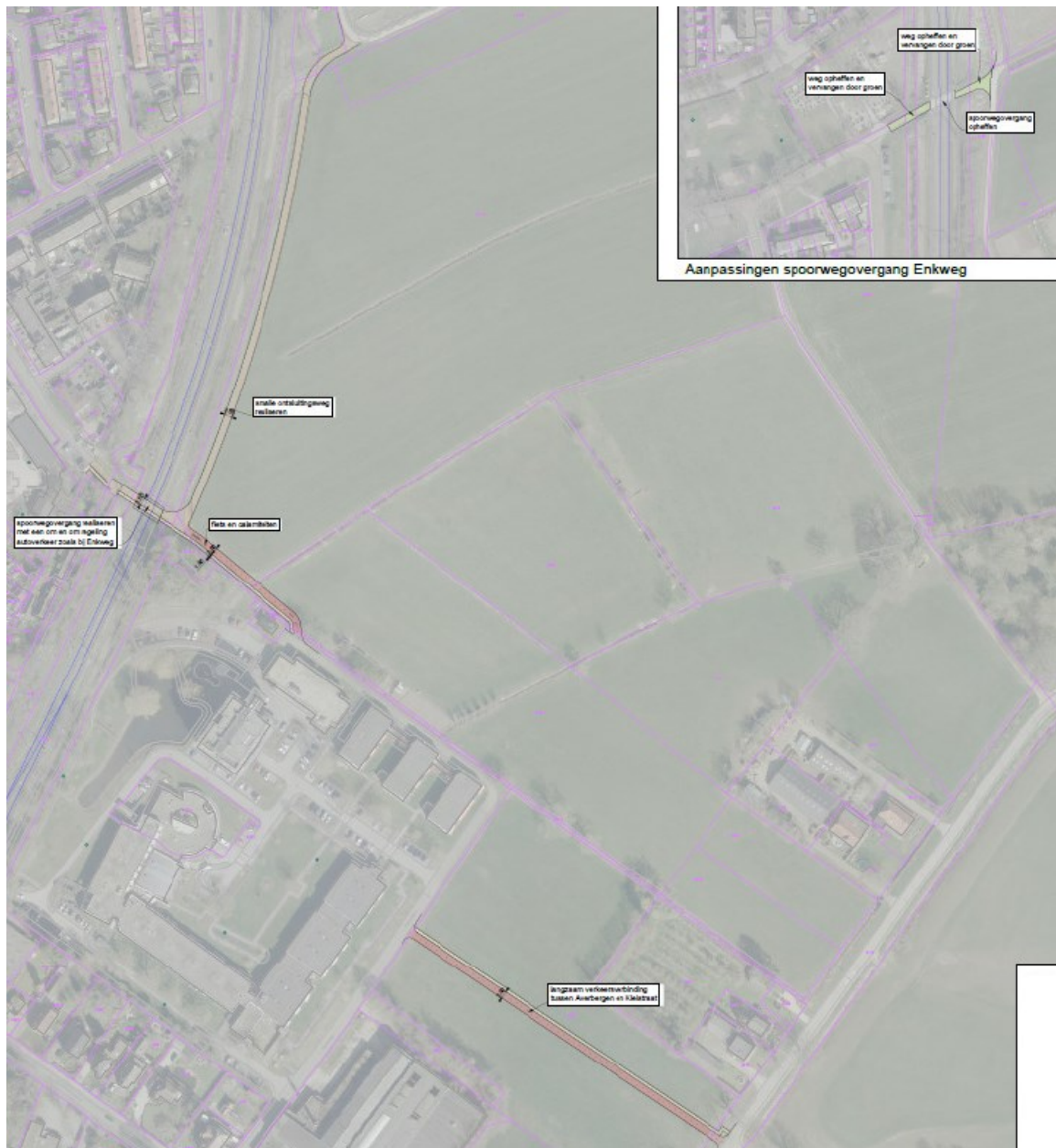
Nieuwe verbinding tussen Averbergen en de Hooiberglaan.

Bestemmingsplan en eigendomssituatie

Aanpassing van de betreffende bestemmingsplannen is noodzakelijk. Ook zijn onteigeningen noodzakelijk om dit tracé te realiseren.

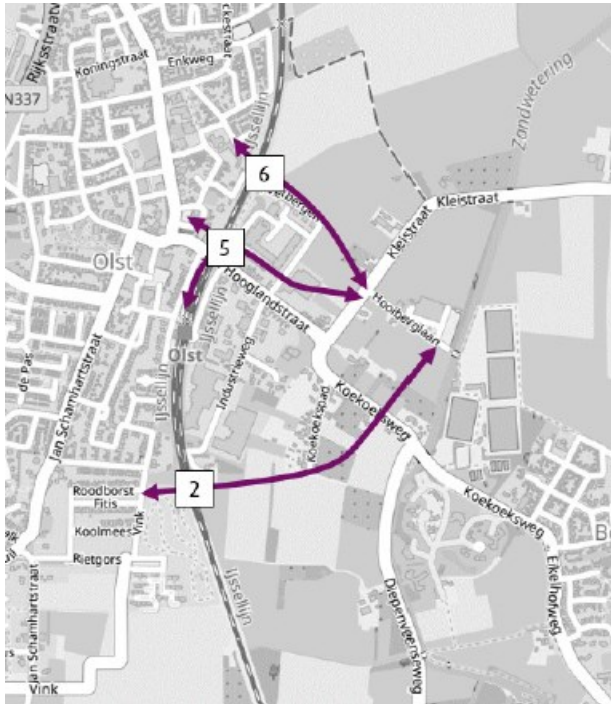
Kostenraming

De geschatte investering bedraagt € 1.600.000,- exclusief btw en exclusief onteigening. Kosten bestemmingsplan € 15.000,- exclusief btw.



Oplossing “scheiden”.

- Profiel tunnels
 - . voetpad 1,5 meter
 - . fietspad 3,5 meter
 - . helling geschikt voor al het langzaam verkeer
- Inclusief vervanging voetpad tussen Stationsweg en Joke Smitlaan (parallel aan het spoor) door fietspad



Oplossing ‘scheiden’

Potentieel gebruik

- Bedient bijna volledige westkant Olst
- Aantrekkelijk voor routes vanaf oost naar centrum
- Werkelijk gebruik zal tegenvallen:
 - Parallele route, maar twee keer oversteken Jan Hooglandstraat
 - Gelijkvloerse route Jan Hooglandstraat blijft te gebruiken
 - Huidige verbinding (gewoonte gedrag)

Afstanden

- Geen kortere afstand van routes
- Directe verbinding naar Averbergen, Abersonterrein en Hooiberg

Fietsnetwerk

- Goed te integreren in het fietsnetwerk
- Geen toevoeging en geen invulling van ontbrekende schakel

Mogelijke spoorkruising 5a en 5b ter hoogte achterkant bebouwing van de Jan Hooglandstraat/Averbergen naar de Kornet van Limburg Stirumstraat en naar de Stationsstraat (past bij scheiden)

Kenmerken

Combinatie 5a en 5b: oostzijde 1 hellingbaan, westzijde 2 hellingbanen: in zuidelijke richting en in noordwestelijke richting.

Verbinding via de Enkweg/Ter Stegestraat geschikt maken voor calamiteitenroute.

Oostzijde:

- Hellingbaan tussen Averbergen en achterkant woningen Jan Hooglandstraat. Via parkeerterrein Aula;
- Parkeerplaatsen Averbergen verplaatsen naar het noorden. Hier komt ook de hellingbaan vanaf het oosten naar de tunnel toe;
- Fietspad over Abersonterrein naar de Kleistraat in het verlengde van de hellingbaan/

Westzijde in zuidelijke richting:

- Door bedrijfsgebouw Jan Hooglandstraat 43 & 43A;
- Tunnel onder Jan Hooglandstraat;
- Over parkeerterrein Stationsweg;
- Parallel aan spoor naar maaiveld;
- Aansluiten op fietsparkeerplaatsen station.

Westzijde in noordwestelijke richting:

- Door tuinen Kerkplein 11 en 13;
- Tussen kerk en De Bastiaan. Er is 6,5 meter beschikbaar, dat is onvoldoende, dus door de Bastiaan; over kerkplein en aansluiten op Kornet van Limburg Stirumstraat;
- Noordelijkere tracés, meer langs het spoor, sluiten niet aan op fietsnetwerk (winkels en wegenstructuur).

Joke Smitsstraat

Inclusief het bestaande voetpad, parallel aan het spoor, omzetten naar een tweezijdig fietspad. Daardoor ontstaat een directe verbinding van de zuidzijde van Olst naar het station.

Bestemmingsplan en eigendomssituatie

Aanpassing van de betreffende bestemmingsplannen is noodzakelijk. Ook zijn onteigeningen noodzakelijk om dit tracé te realiseren.

Kostenraming

De geschatte investering bedraagt € 11.100.000,- inclusief gebouwen, exclusief btw en exclusief onteigening. Kosten bestemmingsplan € 15.000,- exclusief btw.



Conclusie langzaam verkeer verbinding

	2+6a/6b 'spreiden'	5ab 'scheiden'
Potentieel gebruik	70%	potentieel hoog 95%, werkelijk lager
Afstanden fiets	+ kortere afstanden	0 nauwelijks van invloed
Fietsnetwerk	+ toevoegen ontbrekende verbinding	+ voor iedereen alternatief Jan Hooglandstraat
Ruimtelijk inpasbaar	0	-
Te gebruiken als calamiteitenroute?	nee, maar via Enkweg? (wel bij gelijkvloers)	nee, maar via Enkweg?
Sociale veiligheid	0 (bij gelijkvloers +)	- (door open en zorgvuldige vormgeving kruispunt in tunnelbak te beperken)
Bestemmingsplan	aanpassen	aanpassen
Eigendommen	gronden	gronden en gebouwen
Investeringskosten (exclusief gronden)	2+6a €10,2 miljoen 2+6b € 8,1 miljoen	€ 11,1 miljoen (inclusief gebouwen)

Conclusie langzaam verkeer verbinding

- Uitgangspunt is ook verbetering Jan Hooglandstraat
- Voorkeur: 2+6a/6b 'spreiden'
 - Toevoeging van extra (en kortere) verbindingen aan fietsnetwerk
- Voorkeur 6a tunnel of 6b overweg?
 - Verschillen: kosten, calamiteitenroute en spoorveiligheid
 - Afstemming met Prorail

Welke varianten definitief uitwerken

Geconstateerd wordt dat het wel logisch in elkaar zit en voldoet aan scheiden en spreiden, maar of het in de praktijk gaat werken blijft heel onduidelijk. De onderbouwing van de intensiteiten en welke gebieden worden bediend moet beter onderbouwd worden. Er is behoefte om dit te kwantificeren voordat keuzes kunnen worden gemaakt. Goudappel geeft aan dat zij dit kunnen kwantificeren voor de volgende bijeenkomst.

Er wordt voor de Jan Hooglandstraat uitgesproken de a. variant (optimaliseren binnen het huidige profiel) verder uit te werken. In dit kader wel de kruising met de Kleistraat detailleren. Veiligheid is hier een belangrijk punt.

De variant 5ab blijft een lastige variant vanwege de complexe inpassing, de hoge kosten en het uiteindelijke effect op de Jan Hooglandstraat. Veel fietsers zullen naar verwachting gewoon via de Jan Hooglandstraat blijven gaan, zeker als de Jan Hooglandstraat meer een fietsstraat wordt.

Afgesproken wordt deze punten in de 4^e bijeenkomst van de Begeleidingsgroep op 25 april 2018 opnieuw te bespreken.

Ook wordt het standpunt van ProRail gemist, zodat we zeker weten dat de goede keuzes worden gemaakt. De komende week is hier een gesprek over.

In dit kader wordt afgesproken dat er een 5^e bijeenkomst van de Begeleidingsgroep medio mei 2018 wordt gepland. Het proces loopt daardoor een maand uit. In het kader van een zorgvuldige afweging is dit zeer wenselijk. Daardoor kunnen ook beter de vragen, die ongetwijfeld gaan komen op de informatieavond beter worden behandeld.

Communicatie

Op 8 maart 2018 zijn de direct betrokken partijen geïnformeerd over de mogelijke uitwerkingen. Op basis hiervan is afgesproken dat de heer Ab Visser gaat deelnemen aan de bijeenkomsten van de Begeleidingsgroep.

De geplande informatieavond op 28 maart 2018 is voor onbepaalde tijd uitgesteld. Op de informatieavond zal ook informatie worden opgehaald bij bewoners en ondernemers voor de onderbouwing van de varianten. In de volgende bijeenkomst zullen we bespreken hoe we deze avond gaan invullen.

In de IJsselberichten van 11 april 2018 zal een artikel worden gepubliceerd over de 3^e bijeenkomst van de begeleidingsgroep. Het verslag en de presentatie worden dan weer op de site van de gemeente geplaatst.