

Datum	20-1-2018	Versie	0.2
Projectnaam	Uitwerken Verkeersonderzoek Olst		
	Zaaknummer: 1033-2018		
<b>Inhoud</b>			
	1 Projectdoel en resultaten		p. 1
	2 Projectinhoud en -fasering		p. 3
	3 Projectsturing		p. 3
<b>Bijlagen:</b>			

### 1 Projectdoel en resultaten

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten van de projectopdracht. Als hierin iets verandert, wordt dit na wederzijds overleg vastgelegd in de voortgangsrapportages.

<b>1.0 Aanleiding</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De aanleiding voor het project</li> </ul>
<p>In de Structuurvisie Olst-Wijhe wordt ingezet op sterke dorpen, waar leefbaarheid en veiligheid grote prioriteit hebben. In dit kader is op basis van het "Verkeersonderzoek Olst", een voorstel gedaan voor de Verkeersonderzoek Olst. Dit voorstel luidt als volgt: <i>"Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen. Uit te werken denkrichtingen daarbij zijn:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- De inrichting van de Jan Hooglandstraat verbeteren;</i></li> <li><i>- Een tunnel voor langzaam verkeer ten zuiden van de Jan Hooglandstraat (bijv. Ter hoogte van het station);</i></li> <li><i>- Het gebruiken van de bestaande beveiligde spoor kruising bij de Enkweg".</i></li> </ul> <p>Zie ook het rapport "Verkeerssituatie Olst". Deze drie oplossingen moeten nu verder worden uitgewerkt tot uitvoerbare plannen. Dat betekent dat het tracé en de inrichting van de drie denkrichtingen nu verder worden vastgelegd in een definitief ontwerp en er een kostenbegroting voor realisatie wordt opgesteld. De opzet is om dit weer in een participatieproces op te pakken. De huidige begeleidingsgroep wordt onderdeel van dit participatietraject en wordt aangevuld met ondernemers en bewoners. Ook worden vertegenwoordigers van de middenstand en de schoolbesturen van de schoolcluster in Olst en SallandWonen en Nikkels (ontwikkeling Aberson terrein) in de nieuwe participatiegroep opgenomen. Bij het proces wordt een extern bureau ingeschakeld, die de uitwerking visueel kan notuleren tijdens de interactie met de omgeving en uiteindelijk vastleggen in definitieve ontwerpen. Daarbij worden ook de financiële gevolgen in kaart gebracht. Ook worden de benodigde ruimtelijke procedures aangegeven en de fasering van de mogelijke realisatie. In dit proces worden de subsidiemogelijkheden onderzocht en welke partijen kunnen mee investeren (provincie Overijssel en ProRail).</p> <p>Op basis van de deze ontwerpen kan de nieuwe raad, bij de behandeling van de kadernota 2019-2022 (juni 2018) besluiten nemen over de benodigde investeringen en de fasering van de uitvoering. De uitwerking zal weer transparant worden gemaakt naar bewoners en ondernemers, zodat het gehele proces via de Huis aan Huis en de website van de gemeente voor eenieder is te volgen. De uitvoering van de vastgestelde uitwerkingen is geen onderdeel van dit project.</p>	

<b>1.1 Doelstelling</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De doelstelling (de essentie) van het project in één zin samengevat</li> <li>• Subdoelen</li> </ul>
<p>Hoofddoel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Versterken van de leefkwaliteit en de verkeersveiligheid in Olst (zie ook Structuurvisie Olst-Wijhe);</li> <li>• Het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer in Olst en op het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen. Met deze ingrepen wordt de leefbaarheid en veiligheid in Olst vergroot;</li> <li>• Breed gedragen oplossingen voor de uitwerkingen van de Verkeersonderzoek Olst.</li> </ul> <p>Subdoelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bepalen uitgangspunten voor het begrip “Scheiden en Spreiden” van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer;</li> <li>• Benoemen draagvlak/participatie bewoners/ondernemers/stakeholders;</li> <li>• Bepalen welke uitwerkingen er zijn en welke verder worden uitgewerkt naar ontwerpen;</li> <li>• Opstellen voorlopige ontwerpen van de gekozen uitwerkingen met daarbij een eerste kostenraming;</li> <li>• Na het informeren van het college opstellen definitieve ontwerpen met een definitieve begroting en de noodzakelijke RO-procedures;</li> <li>• Na vaststelling door het college agenderen voor de Raad bij de Kadernota 2019-2022.</li> </ul>	
<b>1.2 Projectresultaten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De resultaten van het project</li> </ul>
<p>De uitwerkingen te laten resulteren in ontwerpen, financiële ramingen en de benodigde ruimtelijke procedures. op basis waarvan de nieuwe raad bij de kadernota 2019-2022 besluiten kan nemen over de investeringen en de fasering van de uitvoering.</p>	
<b>1.3 Scope (Projectafbakening)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat zijn de tussenproducten?</li> <li>• Wat hoort wel en wat niet tot het project?</li> <li>• Welke randvoorwaarden gelden voor dit project?</li> <li>• Tot welke fase loopt het project?</li> <li>• Raakvlakken met andere projecten/programma's/ontwikkelingen?</li> </ul>
<p>De tussenproducten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het bepalen van de te hanteren uitgangspunten;</li> <li>- Mogelijke locaties van spoor kruisingen, daarbij meenemen van de fietsverbinding tussen Zonnekamp en een mogelijke “extra” spoor kruising ter hoogte van het station;</li> <li>- Mogelijke varianten voor de Jan Hooglandstraat;</li> <li>- Voorlopige ontwerpen als uitwerking van de bepaalde locaties en de gekozen variant voor de Jan Hooglandstraat, rekening houdend met de ontwikkeling van de aan te sluiten woonwijk Aberson en het onderwijscluster Olst;</li> <li>- Definitieve ontwerpen met een kostenraming en de benodigde ruimtelijke procedures.</li> </ul> <p>Wat hoort wel en niet tot het project</p> <p>Het project richt zich op het scheiden van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer in Olst en op het spreiden van het langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen. Met deze ingrepen wordt de leefbaarheid en de verkeersveiligheid vergroot. Tot het project behoort niet het opnieuw onderzoeken van de eerder afgewezen varianten uit het rapport Verkeerssituatie Olst van Goudappel Coffeng.</p> <p>Welke randvoorwaarden gelden voor dit project</p> <p>De randvoorwaarden zijn: dat de resultaten in een participatie project met bewoners en ondernemers worden bereikt. Draagvlak voor de voorgestelde oplossingen is van groot belang. Ook is het van belang dat de resultaten op 1 mei 2018 beschikbaar zijn, zodat zij onderdeel kunnen worden van de kadernota 2019-2022, zodat de raad kan besluiten over de voorgestelde resultaten, de fasering en de benodigde budgetten beschikbaar kan stellen.</p> <p>Tot welke fase loopt het project</p> <p>Het project loopt tot en met de fase van het opleveren van een definitief ontwerp, inclusief begroting voor de gekozen uitwerkingen. Op basis hiervan kan een voorstel worden gemaakt voor de Kadernota 2019-2022.</p> <p>Waar liggen raakvlakken met andere projectprogramma's/ontwikkelingen</p> <p>Bij de uitwerking zal ook nadrukkelijk worden afgestemd met de projecten “Aberson terrein” en het “Scholenproject”. Daartoe worden in de begeleidingsgroep vertegenwoordigers van de schoolbesturen, van SallandWonen en van Nikkels opgenomen. Bij het uitgevoerde verkeersonderzoek is al rekening gehouden met de verkeersintensiteiten van de nieuwe woonwijk Aberson en het onderwijscluster.</p> <p>Daarnaast zal nadrukkelijk vanaf het begin afstemming plaatsvinden met de provincie Overijssel en ProRail over mogelijkheden en financiën. In dit kader is het project al aangemeld als subsidieproject bij de provincie.</p>	

## 2 Projectinhoud

Dit hoofdstuk beschrijft de geplande resultaten en evt. afspraken rond besluitvorming (bv. B&W en Raad) over deze resultaten. Over de uitvoering hiervan wordt in de voortgangsrapportages verslag gedaan.

Huidige fase	Fase	Belangrijkste tussenresultaten	Startdatum	Einddatum
	<b>2.1 Initiatiefase</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Startmemo/PvA (ligt thans voor)</li> <li>Projectstartup (initiatiefnemer/gemeente)</li> </ul>	01-12-2017	31-01-2018
	In deze fase zal de definitieve samenstelling van de begeleidingsgroep tot stand komen en zullen de te hanteren uitgangspunten worden benoemd. Deze fase eindigt met het kennis nemen van de gekozen uitgangspunten door het college en het informeren van het woordvoerdersoverleg van de Raad.			
>>	<b>2.2 Definitiefase</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan van aanpak (afgerond)</li> <li>Vastgestelde uitgangspunten</li> <li>Bepalen uitwerkingen en varianten</li> </ul>	01-02-2018	28-02-2018
	In deze fase zullen de mogelijk spookruisingen worden bepaald en welke varianten mogelijk zijn voor de Jan Hooglandstraat en de fietsverbinding tussen Zonnekamp en een mogelijke spookruising, alsmede een te realiseren onderwijscluster nabij sporthal de Hooiberg. Een belangrijk criterium daarbij is dat de gekozen uitwerkingen en varianten een belangrijke bijdrage moeten leveren aan de leefbaarheid en veiligheid in Olst. Deze fase eindigt met het kennis nemen van de voorgestelde uitwerkingen en varianten door het college en het informeren van het woordvoerdersoverleg van de Raad.			
	<b>2.3 Ontwerpfase (voorlopig)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VO Verkeersontwerp</li> <li>Raming</li> </ul>	01-03-2018	31-03-2018
	In deze fase worden de gekozen uitwerkingen voor spookruisingen en de variant voor de Jan Hooglandstraat omgezet naar een voorlopig ontwerp. Er wordt een voorlopige kostenraming opgesteld en de benodigde ruimtelijke aanpassingen worden in kaart gebracht. In deze fase worden de uitwerkingen ook afgestemd met de provincie Overijssel en ProRail, zodat een financiële bijdrage van deze partijen bij de realisatie van de uitwerkingen in beeld worden gebracht. Deze fase eindigt met het kennis nemen door het college van de voorlopige ontwerpen en het informeren van het woordvoerdersoverleg van de Raad.			
	<b>2.4 Ontwerpfase (definitief)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DO Verkeersontwerp</li> <li>Definitiever raming</li> </ul>	01-04-2018	30-04-2018
	In deze fase worden de voorlopige ontwerpen aangepast en omgezet naar definitieve ontwerpen. Er wordt een definitieve kostenraming opgesteld en de benodigde ruimtelijke aanpassingen worden in kaart gebracht. Daarnaast worden met de provincie Overijssel en ProRail definitieve afspraken gemaakt over een financiële bijdrage bij de uitvoering. Deze fase eindigt met het vaststellen door het college van de definitieve ontwerpen, kostenraming en de benodigde RO-procedures. Het woordvoerdersoverleg van de Raad wordt geïnformeerd, waarna het collegebesluit wordt geagendeerd voor de raad bij de kadernota 2019-2022.			
	<b>2.5 Nazorg- en Evaluatiefase</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projectevaluatie</li> <li>Projectarchief</li> </ul>	01-05-2018	15-05-2018
	In deze vindt evaluatie plaats en worden de stukken gearchiveerd.			

### 3 Projectsturing

Dit hoofdstuk beschrijft de sturingsaspecten van de projectopdracht. Hierover wordt in de voortgangsrapportages verslag gedaan.

Sturingsaspect	Invulling
<b>3.1 Organisatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projectorganisatie</li> <li>• Begeleidingsgroep Verkeer Olst.</li> <li>• Kerngroep ambtelijk</li> <li>• Beschikbaarheid benodigde capaciteit en expertise, afspraken met de lijn</li> </ul>
<p>Het project wordt begeleid door een begeleidingsgroep Verkeer Olst. De begeleidingsgroep wordt samengesteld uit een brede vertegenwoordiging van Plaatselijk Belang Olst, Boskamp en Eikelhof, bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van de schoolbesturen en de combinatie SallandWonen en Nikkels. De begeleidingsgroep wordt voorgezeten door wethouder Marcel Blind en ambtelijk ondersteund door Gerard van den Blink, adviseur en Anita ten Broeke, communicatieadviseur. Daarnaast zit het externe bureau, dat de begeleidingsgroep in dit proces ondersteunt bij de voorbereiding en uitwerking, ook in de begeleidingsgroep.</p> <p>De voorbereiding voor de begeleidingsgroep en de bestuurlijke besluitvorming zal door een ambtelijke Kerngroep worden ingevuld. In deze Kerngroep zitten vertegenwoordigers van de meest betrokken disciplines. Met de Teamleiders zal worden afgestemd over de inzet van de betreffende medewerkers in de Kerngroep ambtelijk, zodat de inzet/beschikbaarheid is gegarandeerd.</p> <p>De projectstructuur is als volgt:</p> <p>De begeleidingsgroep Uitwerken Verkeersonderzoek Olst</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PB-Olst: de heer Jan Willem Ensink</li> <li>• Belangengroep Beter Boskamp: mevrouw Wil van Wijk</li> <li>• PB-Eikelhof: de heer Ben Volmerink</li> <li>• Bewoner: de heer Noltjes</li> <li>• Bewoner : de heer Marcel Olde Hanter</li> <li>• Verkeersouder Olst : mevrouw Heidi van Essen</li> <li>• Quick-wins: de heer Van Aken</li> <li>• Ondernemer: de heer Beltman</li> <li>• Schoolbestuur De Mare: nnb</li> <li>• Schoolbestuur Het Plein: nnb</li> <li>• SallandWonen: mevrouw Wenda Hans</li> <li>• Nikkels: de heer Gerrit en Luuk Nikkels</li> <li>• Extern bureau: de heer Floris Frederiks, Goudappel Coffeng</li> <li>• Gemeente: de heer Marcel Blind, Wethouder, voorzitter</li> <li>• Gemeente: mevrouw Anita ten Broeke, communicatieadviseur</li> <li>• Gemeente: de heer Gerard van den Blink, adviseur</li> </ul> <p>Kerngroep ambtelijk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projectleider: Gerard van den Blink (team PMA)</li> <li>• Projectlid (Communicatie): Anita ten Broeke</li> <li>• Projectlid (Grondzaken): Jolanda Slinkman (team LO)</li> <li>• Projectlid (Verkeer/infra-breed): John van der Kolk (team Infra)</li> <li>• Projectlid (Stedenbouwkundige kwaliteit/ruimtelijke toets): Sandra Scheggetman (team LO)</li> <li>• Agenda lid (Structuurvisie Olst-Wijhe): Alfons Ganzevles (team LO)</li> </ul> <p>De bewoners en ondernemers worden ook vertegenwoordigd door PB-Olst, PB-Boskamp en PB-Eikelhof. Meerdere portefeuillehouders spelen, afhankelijk van de fase van het project een rol. Afsproken is dat Wethouder Blind dit proces trekt. Wethouder Engberink wordt in het hele proces geïnformeerd.</p>	

<b>3.2 Planning</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Planning per fase: zie ook projectinhoud, p. 3</li><li>• Evt. afwijking gewenste en geplande einddatum</li></ul>
<p>De Structuurvisie Olst-Wijhe is op 4 december 2017 door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis van dit besluit kan de uitwerking starten. In december 2017 vindt de voorbereiding plaats en in dit kader zullen de leden van de Begeleidingsgroep worden uitgenodigd voor de eerste bijeenkomst in januari 2018.</p> <p>De volgende planning wordt aangehouden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Initiatiefase: van begin 1 december 2017 tot 31 januari 2018;</li><li>• Definitiefase: van 1 februari 2018 tot 28 februari 2018;</li><li>• Ontwerpfase (voorlopig): van 1 maart 2018 tot 31 maart 2018;</li><li>• Ontwerpfase (definitief): van 1 april 2018 tot 30 april 2018;</li><li>• Nazorg- en evaluatiefase: van 1 mei 2018 tot 15 mei 2018.</li></ul>	
<b>3.3 Communicatie</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wijze en moment van communiceren</li></ul>
<p>Het is in het kader van het participatieproces van groot belang dat alle partijen worden meegenomen in dit proces. Daartoe zal na elke bijeenkomst van de begeleidingsgroep de besproken onderwerpen worden geplaatst in Huis aan Huis en zal het verslag van de bijeenkomst van de begeleidingsgroep op de site van de gemeente worden geplaatst (verkeer Olst).</p> <p>Op deze wijze kunnen bewoners en ondernemers het proces volledig volgen.</p> <p>Daarnaast zal er in maart 2018 een informatieavond worden gehouden waar de plannen worden toegelicht. Hierna zal de besluitvorming in het college en de raad plaatsvinden.</p>	