

Verslag Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst d.d. 22 juni 2017

Voor het onderzoek naar het verkeer in Olst is de Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst ingesteld om het proces te volgen en aan te geven of alle elementen goed en duidelijk in beeld zijn. Dit als klankbordgroep voor het college van B&W van de gemeente Olst-Wijhe, zodat er een beeld kan worden gevormd hoe de vertegenwoordigers van verschillende belangengroeperingen tegen de verkeersvisie Olst aankijken. Daarvoor zullen het proces en de voorstellen worden geagendeerd in de Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst met het verzoek om input te leveren voor de definitieve besluitvorming door het gemeentebestuur. Op donderdag 22 juni 2017 kwam de Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst voor de vierde keer bij elkaar.

Samenstelling Begeleidingsgroep

De Begeleidingsgroep bestaat uit:

PB Olst:	de heer Jan Willem Ensink
Belangengroep Beter Boskamp:	mevrouw Wil van Wijk
PB Eikelhof:	de heer Ben Volmerink
Rijschoolhouder	de heer Huig van Dam
Quick-wins:	de heer Rutger van Aken (afwezig)
Ondernemer:	de heer Albert Beltman
Goudappel:	Richard ter Avest (afwezig)
Goudappel:	Floris Frederix
Gemeente	Herman Engberink
Gemeente	Marcel Blind
Gemeente:	Anita ten Broeke (afwezig)
Gemeente:	Gerard van den Blink

Op basis van de uitkomsten van de verkeersmetingen, die in april 2017 zijn uitgevoerd, zijn er vier varianten verder uitgewerkt. De vier varianten zijn nader onderzocht op de gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid voor Olst, Boskamp en Eikelhof. Ook zijn de varianten getoetst aan de mobiliteitsladder van de Omgevingsvisie Overijssel, vastgesteld in april 2017.

De eerste variant gaat in op de vraag die bij bewoners leeft: "Wat betekent het verplaatsen van de bedrijven aan de Industrieweg voor het vrachtverkeer binnen het dorp".

De tweede variant sluit aan bij de huidige situatie (2a) en in combinatie met een fietstunnel (2b). In beide worden aanvullende verkeersmaatregelen benoemd.

De derde en vierde variant gaan in op een noordelijke- of een zuidelijke ontsluiting.

Bij alle varianten is in het verkeersmodel rekening gehouden met de scholen op de huidige locatie en een model waarin de scholen verplaatst worden naar een locatie nabij de sporthal in Olst.

Op 20 juni 2017 heeft het college van B&W het voornemen uitgesproken om variant 2 (het zoveel mogelijk scheiden van het langzaam verkeer van het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer te spreiden over meerdere spoor kruisingen) op te nemen in de structuurvisie Olst-Wijhe. Dit voornemen is op 21 juni 2017 tijdens een breed bezochte informatie/inloopavond gepresenteerd en besproken. Er waren op deze avond ongeveer zeventig bezoekers.

Op 22 juni 2017 is het voornemen ook besproken in de begeleidingsgroep "Structuurvisie verkeer Olst" en heeft ambtelijk vooroverleg plaatsgevonden met de provincie Overijssel.

ook het woordvoerdersoverleg van de raad is op 15 juni 2017 meegenomen in het proces.

Variant 1

Bedrijven Industrieweg verplaatsen

Het effect op Jan Hooglandstraat ter hoogte van de overweg is dat er minder vrachtverkeer over de overweg gaat. Het effect op de totale verkeersintensiteit is beperkt. De totale intensiteit blijft echter hoog door het hoge aantal motorvoertuigen. Het effect op het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid is beperkt omdat de verkeersintensiteit op de wegen hoger dan wat wenselijk blijft. Er zijn geen gevolgen voor bodem en water, landschap, archeologie, cultuurhistorie en ecologie. De kosten van deze variant worden geschat op 23 miljoen exclusief btw.

In dit kader wordt voorgesteld deze variant niet verder uit te werken.

Variant 2

Het zoveel mogelijk scheiden van het langzaam verkeer van het gemotoriseerd verkeer en het spreiden van het langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen.

Met deze variant wordt de veiligheid van met name het langzaam verkeer sterk verbeterd. Ook verbetert de infrastructuur voor het gemotoriseerd verkeer op de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat. Naast verbeteringen op de Jan Hooglandstraat zal er zowel ten noorden als ten zuiden van de Jan Hooglandstraat een veilige spoor kruising moeten ontstaan. Daarbij wordt de realisatie van een spoortunnel voor langzaam verkeer nadrukkelijk meegenomen. Samen met ProRail wordt onderzocht wat de goede plek is. In dit kader ook onderzoeken of er mogelijkheden zijn op andere beveiligde overwegen in Olst voor fietsverkeer en calamiteitenverkeer (Brandweer). Daarbij kan gedacht worden aan onder andere de Enkweg. Kijkend naar de leefbaarheid en de veiligheid kan worden geconstateerd dat er een verbetering is op de Jan Hooglandstraat door de veiligere infrastructuur. De verkeersintensiteit op andere wegen blijft hoog. Het vrachtverkeer blijft door het centrum gaan, wel over een veiligere infrastructuur. Er komt een tweede spoorweg kruising voor langzaam verkeer. Er zijn geen gevolgen voor bodem en water, landschap, archeologie, cultuurhistorie. Ecologie is nog niet aangeleverd. De kosten van deze variant worden geschat op ruim 7 miljoen exclusief btw.

In dit kader wordt voorgesteld deze variant op te nemen in de Structuurvisie Olst-Wijhe.

Variant 3

Zuidelijke randweg

Het gebruik van de randweg zal beperkt zijn. De afname van het verkeer op de andere wegvakken is marginaal. De Jan Hooglandstraat en Kornet van Limburg Stirumstraat blijven 'druk' (overschatting model).

Kijkend naar de leefbaarheid en de veiligheid kan worden geconstateerd dat er wel een verbetering is, maar de verkeersintensiteit op de wegen blijft hoog. Een deel van het vrachtverkeer blijft door het centrum gaan tenzij er verbod voor vrachtverkeer bij de overweg komt (moeilijk te handhaven). Er zal beperkt gebruik worden gemaakt van de onderdoorgang. Er komt een tweede spoorweg kruising. De gevolgen voor bodem en water zijn neutraal. De gevolgen voor landschap, archeologie, cultuurhistorie en ecologie zijn slecht tot zeer slecht. De kosten van deze variant worden geschat op ongeveer 19 miljoen exclusief btw.

In dit kader wordt voorgesteld deze variant niet verder uit te werken.

Variant 4

Noordelijke randweg

Het gebruik van de noordelijke randweg is hoger dan zuidelijke randweg, maar blijft beperkt (ook hier overschatting van het model). Er is wel een hogere afname van verkeer in de Jan Hooglandstraat en Kornet van Limburg Stirumstraat. Kijkend naar de leefbaarheid en de veiligheid kan worden geconstateerd dat er wel een verbetering is, maar de verkeersintensiteit op de wegen blijft hoog. Een deel van het vrachtverkeer blijft door het centrum gaan tenzij er verbod voor vrachtverkeer bij de overweg komt (moeilijk te handhaven). Er zal beperkt gebruik worden gemaakt van de onderdoorgang. Er komt een tweede spoorweg kruising. De gevolgen voor bodem en water zijn neutraal. De gevolgen voor landschap, archeologie, cultuurhistorie en ecologie zijn zeer slecht. De kosten van deze variant worden geschat op ongeveer 18 miljoen exclusief btw.

In dit kader wordt voorgesteld deze variant niet verder uit te werken.

Veiligheid spoorwegovergang

Recent is ook een memo besproken, met de antwoorden op de vragen van de fractie van D66 aangaande de verkeerssituatie Olst. Uit de memo en bijbehorende veiligheidsrapportage blijkt dat de enkele overgang in Olst beperkingen met zich meebrengt qua veiligheid en aanrijtijden, maar dat dit niet dermate zwaarwegend is, dat daarmee de komst van een randweg met spoorwegonderdoorgang vereist is. Overweging daarbij is dat voor de routes van de hulpverleningsdiensten mogelijk alternatieven denkbaar zijn. Dit dient nader uitgewerkt te worden. Deze memo zal bij de terinzagelegging van het besluit over de Verkeerssituatie Olst worden gevoegd.

Draagvlak

Alle fasen van het onderzoek zijn steeds besproken met de Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst. De begeleidingsgroep is van mening dat het proces open en transparant is verlopen, ook naar de bewoners en ondernemers via Huis aan Huis en de verslagen op de site van de gemeente.

Op de informatie-/inloopavond op 21 juni 2017 was er brede waardering voor het gevolgde proces. Ook de opzet van de avond was goed. Er was waardering voor het college dat op basis van het proces haar besluit wil heroverwegen naar variant 2. Uit de reacties en de vragen blijkt een meerderheid kiest voor variant 2. Een aantal bewoners is van mening dat de verplaatsing van de bedrijven aan de Industrierweg de voorkeur verdient. In elk geval willen zij dat uitbreiding van bedrijven aan de Industrierweg aan banden wordt gelegd.

In het ambtelijk overleg met de provincie is het proces toegelicht, alsmede het voorgenomen besluit om te kiezen voor variant 2. In dit overleg is ook aandacht gevraagd voor subsidie voor de realisatie van deze variant. Er zijn bestaande regelingen (DUVV) die in het reguliere overleg tussen provincie en gemeente aan de orde komen. Wij hebben aangegeven dat we in het kader van het verbeteren van de veiligheid een mogelijke projectsubsidie willen bespreken. Dit punt komt in het bestuurlijk overleg op 26 juni 2017 terug.

Verdere aanpak

Op 26 juni 2017 wordt het rapport en het voorgenomen besluit bestuurlijk afgestemd met de provincie Overijssel.

Op 27 juni 2017 kan op basis van deze voorgaande stappen het college een definitief besluit nemen. Dit besluit ligt vervolgens van 5 juli 2017 tot en met 15 september 2017 ter inzage, waarna een zienswijzennota wordt opgesteld, die op 26 september en 3 oktober 2017 samen met de andere punten voor de Structuurvisie Olst-Wijhe, in het college wordt besproken en op 16 oktober 2017 opiniërend in de Raad. Op 6 november kan de Raad de structuurvisie Olst-Wijhe vaststellen.

De begeleidingsgroep spreekt de wens uit dat na de besluitvorming in de raad de verkeerssituatie Olst voortvarend en met ook weer brede betrokkenheid wordt opgepakt.

Terinzagelegging

De terinzagelegging van de "Verkeerssituatie Olst", de aangepaste tekst voor de verkeersvisie Olst en de veiligheidsrapportage van 5 juli 2017 tot en met 15 september 2017.