

Verslag Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst d.d. 18 mei 2017

Voor het verkeersonderzoek 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 18 mei 2017 kwam de Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst voor de tweede 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
Ondernemer:	de heer Albert Beltman
Goudappel:	Richard ter Avest (afwezig)
Goudappel:	Floris Frederix
Gemeente	Herman Engberink
Gemeente	Marcel Blind
Gemeente:	Anita ten Broeke
Gemeente:	Gerard van den Blink

Metingen

In april 2017 zijn er op diverse plaatsen in Olst, Boskamp en Eikelhof verkeersmetingen gehouden. Het betrof handmatige- en mechanische tellingen en een kentekenonderzoek. Bij dit onderzoek zijn alle motorvoertuigen geregistreerd. Ook zijn de lichte en zware vrachtwagens geteld. Op basis van dit onderzoek wordt zichtbaar waar het verkeer, ook de vrachtwagens vandaan komen en waar ze naar toe gaan.

Hieronder worden de telgegevens beschreven.

Mechanische slangtellingen in de periode van 13 april tot en met 30 april 2017 (op werkdagen).

- Het drukste punt is de Jan Hooglandstraat bij de spoorwegovergang. Hier zijn gemiddeld 5.400 voertuigen geregistreerd (per etmaal). Het totale aantal verhoudt zich met de cijfers uit 2015 (5.200).
- Het aantal voertuigen dat van en naar de Industrieweg gaat is gemiddeld 660, waarvan 140 vrachtwagens. De nieuwe telgegevens stemmen overeen met de gegevens over de voertuigbewegingen, die zijn geleverd door de bedrijven aan de Industrieweg.
- Op De Meente bij de kruising met de Rijksstraatweg zijn gemiddeld 4.100 voertuigen, waarvan 280 vrachtwagens geteld. Dit is minder dan de cijfers van het verkeersmodel uit 2015 (5.300).
- Op de Dekkerlaan van en naar de Rijksstraatweg zijn gemiddeld 3.700 voertuigen, waarvan 150 vrachtwagens geteld. Dit aantal komt overeen met de cijfers uit het verkeersmodel 2015.
- Op de Kneu van en naar de Rijksstraatweg zijn gemiddeld 1.200 voertuigen, waarvan 30 vrachtwagens geteld. Dit aantal komt overeen met de cijfers uit het verkeersmodel 2015.
- Op de Eikelhofweg zijn gemiddeld 1.800 voertuigen, waarvan 90 vrachtwagens geteld. Dit aantal komt overeen met de cijfers uit het verkeersmodel 2015 (2.000).

Visuele telling op de kruising van de Jan Hooglandstraat met de Industrieweg (met videocamera gedurende 24 uur op 13 april 2017) om nauwkeurig het vrachtverkeer op dit kruispunt in beeld te brengen

- Met visuele tellingen is de hoeveelheid vrachtverkeer nog nauwkeuriger te registreren dan met mechanisch tellingen. Uit de visuele tellingen blijkt dat 193 vrachtwagens (per etmaal) over de overweg in de Jan Hooglandstraat rijden.

- Er gaan 367 voertuigen per etmaal naar de Industrieweg, Van dit aantal komen er 261 vanaf Olst over de spoorwegovergang, 3 vanuit Averbergen en 103 vanaf de kant van Boskamp/Eikelhof.
- Van dit aantal (367) voertuigen zijn er 76 vrachtwagens. Er komen 60 vrachtwagens vanaf Olst over de spoorwegovergang, 0 vanuit Averbergen en 16 vanaf de kant van Boskamp/Eikelhof.
- Er gaan 353 voertuigen per etmaal vanaf de Industrieweg naar de Jan Hooglandstraat en Averbergen. Van dit aantal gaan er 236 naar Olst over de spoorwegovergang, 4 naar Averbergen en 113 naar Boskamp/Eikelhof.
- Van dit aantal (353) voertuigen zijn er 87 vrachtwagens. Er gaan 57 vrachtwagens naar Olst over de spoorwegovergang, 0 naar Averbergen en 30 naar Boskamp/Eikelhof.

Kenteken onderzoek gehouden op 13 april 2017 van 7 tot 9 uur en van 16 tot 18 uur om de herkomsten en bestemmingen van het verkeer over de overweg Jan Hooglandstraat in beeld te brengen

- Wat opvalt is dat maar 28% van het verkeer over de overweg doorgaand verkeer is. Doorgaand verkeer is verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Olst en dus tussen de Rijksstraatweg (Zwolle/Deventer) en Industrieweg/Boskamp/Eikelhof (en verder) rijdt. Van het doorgaand verkeer rijdt circa 2/3 op de Rijksstraatweg richting Zwolle en 1/3 richting Deventer.
- Het meeste verkeer over de overweg heeft dus een herkomst of bestemming in Olst (72%). Waarvan het merendeel (40%) tussen Olst en Boskamp rijdt.
- Van het vrachtverkeer dat over de overweg rijdt is 69% doorgaand verkeer en blijft dus 31% in Olst/Boskamp. Van het doorgaand vrachtverkeer rijdt circa de helft op de Rijksstraatweg richting Zwolle en de andere helft richting Deventer.

Wat valt op bij deze cijfers

- De Jan Hooglandstraat bij de spoorwegovergang is het drukste punt binnen Olst.
- Veel voertuigbewegingen, ook vrachtwagens blijven binnen het gebied Olst, De Meente en Boskamp.
- Er komen en gaan minder vrachtwagens van en naar de Industrieweg dan verwacht en er rijden er ook minder over de Jan Hooglandstraat.
- In grote lijnen kan worden geconcludeerd dat de nieuwe cijfers aansluiten bij het verkeersmodel 2015.

Vier varianten verder onderzoeken

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 "Mobiliteitsladder van de Omgevingsvisie Overijssel". De derde en vierde variant gaan in op een noordelijke- of een zuidelijke ontsluiting. Op basis van deze metingen ligt het voor de hand dat de vier varianten nader worden onderzocht op de gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid voor Olst. Ook worden de varianten getoetst aan de mobiliteitsladder van de Omgevingsvisie Overijssel, vastgesteld in april 2017.

Mobiliteitsladder

De mobiliteitsladder is een systematiek om verschillende oplossingen voor een verkeersprobleem te onderzoeken. De ladder kent zeven treden die staan voor zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeers- en vervoerssysteem:

1. Ruimtelijke ordening (denk aan compact bouwen zodat reisafstanden kort zijn, dicht bij openbaar vervoer (ov)-knooppunten bouwen zodat autogebruik niet nodig is, bij voorkeur daar ontwikkelen waar de multimodale bereikbaarheid op orde is)
2. Prijsbeleid (betaald parkeren, tolheffing of directer betalen voor gebruik in plaats van bezit beïnvloedt mede de keuze van de automobilist)
3. Optimalisatie van het openbaar vervoer (faciliteren van overstappen en vergroten van het comfort, reistijden (doorstroming, frequenties et cetera)
4. Mobiliteitsmanagement (anders, niet of later verplaatsen door gebruik te maken van bijvoorbeeld telewerken, carpoolen, telefonisch vergaderen)

5. Beter benutten van bestaande infrastructuur (informereren en sturen van verkeer over alternatieve routes met voldoende restcapaciteit)
6. Aanpassing van bestaande infrastructuur (onder meer verruimen van opstelstroken bij kruispunten of verlengen van in- en uitvoegstroken)
7. Nieuwe infrastructuur (bijvoorbeeld realisatie van ontbrekende schakels, ongelijkvloerse kruispunten of extra rijstroken)

De uit te werken varianten worden hierna beschreven.

- **Variant 1: bedrijven Industrieweg weg (mobiliteitsladder: ruimtelijke ordening)**
Op basis van de telresultaten wordt in beeld gebracht wat het effect is op de verkeersintensiteiten als de bedrijven aan de Industrieweg worden verplaatst. Vervolgens wordt aangegeven wat het effect is op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Olst en Boskamp. Aanvullend daarop wordt 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.
- **Variant 2: bestaande Jan Hooglandstraat verbeteren en eventueel aanvullen met onderdoorgang voor langzaam verkeer (mobiliteitsladder: beter benutten bestaande infrastructuur)**
In beeld wordt gebracht welke mogelijkheden er zijn en wat daarvan het effect is op de verkeersveiligheid op de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat. Er wordt aangegeven wat haalbare (inpasbare) locaties zijn voor een tunnel voor langzaam verkeer en wat haalbare maatregelen zijn om het profiel van de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat te verbeteren en wat de effecten daarvan zijn op verkeersveiligheid en leefbaarheid in Olst en Boskamp. Aanvullend daarop wordt 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.
- **Variant 3: zuid (mobiliteitsladder: nieuwe infrastructuur)**
In beeld wordt gebracht wat de effecten en kosten zijn van een zuidelijke rondweg. Ook wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke inpassing. Aanvullend daarop wordt 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.
- **Variant 4: noord (mobiliteitsladder: nieuwe infrastructuur)**
In beeld wordt gebracht wat de effecten en kosten zijn van een noordelijke rondweg. Ook wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke inpassing. Aanvullend daarop wordt 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 basis van de uitwerking van deze varianten wordt verwacht dat een keuze kan worden gemaakt, voor de variant die het beste is voor de versterking van de leefbaarheid en veiligheid in Olst, Boskamp en Eikelhof en die ook zorgt voor ruimtelijke kwaliteit en voor wat betreft kosten realiseerbaar is.

Verwacht wordt dat deze varianten in de eerste helft van juni 2017 beschikbaar komen en kunnen worden besproken in de bijeenkomst van de Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst van 7 juni.

Informatieavond woensdag 21 juni 2017

Naar verwachting wordt op 21 juni 2017 een informatieavond georganiseerd in het Holstohuis waarin inwoners worden geïnformeerd over de varianten.

Ter inzagelegging

Zoals het er nu naar uitziet in de planning wordt het besluit over de Structuurvisie verkeer Olst behandeld in het college van B en W van 27 juni 2017. Dat betekent dat het besluit op 5 juli gepubliceerd wordt in de IJsselberichten in de Huis aan Huis Reklamix en ter inzage wordt gelegd. De leden van de Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst stemmen ermee in dat de inzage

daardoor voor een deel plaatsvindt in de vakantieperiode. De termijn van zes weken is voldoende om te reageren als hier van tevoren ook op wordt geattendeerd.