

Verslag Begeleidingsgroep Uitwerken Verkeersonderzoek Olst op 25 april 2018

Samenstelling Begeleidingsgroep

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 Heidy 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 Van Essen en de heren Olde Hanter, Brinkhof, Beltman, Zijderveld, Dinnissen.

Verdiepend onderzoek fietsbewegingen

Het huidige aantal fietsers op de Jan Hooglandstraat is nu 1.000 per dag.

In de navolgende sheets wordt per spoor kruising bekeken welke bewoners gebruik zullen maken van de mogelijke maatregel.

Werkwijze

- 1) Het Nationaal Wegenbestand (NWB) verrijkt met ontbrekende fietswegvakken;
- 2) Per variant de locatie van de tunnel en de huidige overweg op de Jan Hooglandstraat bepaald;
- 3) Vervolgens op wegvakniveau bepaald welke spoor kruising het dichtste bij ligt.

Fietsroute 2 = fietstunnel in het verlengde van de Roodborst



Fietsroute 5 = fietstunnel bij Jan Hooglandstraat



Fietsroute 6 = fietstunnel of spoorkruising bij Ter Stegestraat



Impact op adresniveau

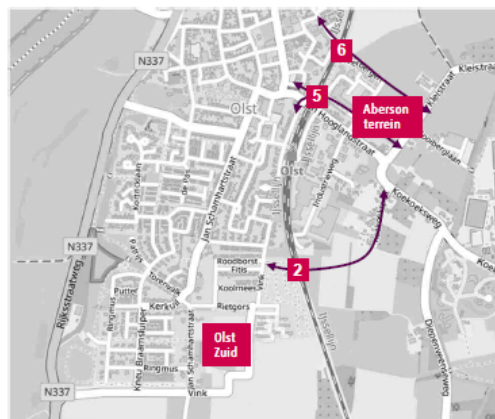
Werkwijze

- 1) Het Nationaal Wegenbestand (NWB) verrijkt met ontbrekende fietswegvakken;
- 2) Het adressenbestand van Nederland (BAG) gekoppeld met inwonersdata van het CBS 2017;
- 3) Negen potentiële fietsbestemmingen in- en rondom Olst geselecteerd;
- 4) Vanaf alle adressen is voor de drie varianten de kortste route naar alle negen bestemmingen berekend;
- 5) Het verschil is berekend tussen de drie varianten en de huidige situatie: dit is de (korter geworden) reisafstand;
- 6) Deze kortere reisafstanden ingedeeld in klassen van 0-100, 100-200 en boven de 200 meter afstandswinst;
- 7) Per variant, per bestemming en per klasse vastgesteld hoeveel inwoners hier wonen.

- De Hooiberg
- Sportvelden Boskamp
- Winkelcentrum Olst / Aletta Jacobsplein
- Gezondheidscentrum Averbbergen

Verwerken ontwikkelingen Olst en Boskamp

- Woningbouw Olst zuid (circa 200 woningen)
- Herontwikkeling Aberson-terrein (circa 60 woningen)
- In totaal 260 (om en nabij) potentiële nieuwe fietsers
- Met name interessant voor route 2



Samenvatting

Bestemmingen	Route 2		Route 5		Route 6	
De Hooiberg	1%	16%	4%	0%	10%	15%
Sportvelden Boskamp	2%	22%	0%	0%	9%	3%
Winkelcentrum Olst / Aletta Jacobsplein	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Gezondheidscentrum Averbergen	0%	0%	11%	0%	9%	14%
Gemiddeld	1%	10%	4%	0%	7%	8%

Schatting gebruik op basis van afstand

Huidig

- Jan Hooglandstraat: 1000 fietsers per dag

Toekomst (inclusief woningbouw en school)

- **Route 2:** 200 tot 300 fietsers per dag
- **Route 5:** 0 tot 100 fietsers per dag
- **Route 6:** 150 tot 350 fietsers per dag

Keuze criteria

- Gebaseerd op CROW-publicatie Ontwerpwijzer fietsverkeer
 - Landelijke richtlijnen
 - Fietsvriendelijke infrastructuur

- Veertien criteria onder vijf hoofdthema's:
 - Samenhang
 - Directheid
 - Veiligheid
 - Comfort
 - Aantrekkelijkheid

- Score per subthema
 - Van -2 tot +2



Naast het berekenen van de verwachte fietsbewegingen is per mogelijke spoor kruising een beoordeling gemaakt op basis van meer subjectieve onderwerpen. Nul punten is neutraal, 1 en 2 zijn een verbetering en -1 en -2 een verslechtering.

Hoofdthema Samenhang

Subthema	Route 2	Route 5	Route 6	Toelichting op de score (t.o.v. huidige situatie)
Ligging in het netwerk	1	0	1	Fietsroute 2 en 6 bieden extra opties voor oversteken van het spoor. Fietsroute 5 niet.
Combineren bestemmingen (ketenverplaatsing)	-1	0	0	Er liggen geen herkomst-bestemmingsrelaties langs de fietsroute van 2.
Gewoontegedrag	0	-2	0	Bij fietsroute 5 ligt het alternatief (de gelijkvloerse spoorovergang) pal naast de mogelijke fietstunnel.

Hoofdthema Directheid

Subthema	Route 2	Route 5	Route 6	Toelichting op de score (t.o.v. huidige situatie)
Directheid in tijd	0	0	0	Geen merkbaar verschil tussen de drie fietsroutes
Gevoelsmatige directheid	-1	0	-1	Gevoelsmatig voelt een tunnel (door de helling) langzamer, maar bij tunnel 5 ligt de tunnel direct naast het huidige alternatief en is dit effect waarschijnlijk kleiner.

Hoofdthema Veiligheid

Subthema	Route 2	Route 5	Route 6	Toelichting op de score (t.o.v. huidige situatie)
Conflicten met kruisend verkeer verminderen	1	1	1	Gelijke score, want bij alle drie wordt de kruising met het spoor vermeden.
Scheiden van voertuigstromen	1	0	0	Fietsroute 2 sluit aan oostzijde direct aan op een vrij liggend fietspad richting Boskamp
E-bike	0	-1	0	Fietsroute 5 is minder aantrekkelijk door de kruising in de tunnel van de twee in- en uitgangen aan de westzijde van Olst.

Hoofdthema Comfort

Subthema	Route 2	Route 5	Route 6	Toelichting op de score (t.o.v. huidige situatie)
Vindbaarheid	0	1	0	De tunnel van fietsroute 5 ligt direct naast het huidige alternatief: de gelijkvloerse spoor kruising.
Rijcomfort	1	1	1	Fietsroute bestaat op alle drie de locaties uit dezelfde type verharding en heeft dus een gelijk rijcomfort.
Hellingshinder	-1	-2	0	Bij de fietstunnel op route 5 moet een extra plateau in worden gebracht en daardoor is de helling minder aangenaam. De benodigde hellingshoogte bij fietsroute 6 is daarbij kleiner dan die van fietsroute 2.
Weershinder	-1	0	0	Fietsroute 2 gaat door een open landschap en biedt weinig beschutting voor de fietsers in tegenstelling tot fietsroute 5 en 6 waarbij de routes door een meer bebouwd gebied gaan.

Hoofdthema Aantrekkelijkheid

Subthema	Route 2	Route 5	Route 6	Toelichting op de score (t.o.v. huidige situatie)
Sociale veiligheid	-1	-2	0	Fietsroute 2 gaat door een geluidsluw gebied. Bij fietsroute 5 heeft de fietser door een bocht in de tunnel weinig zicht. Dit is negatief voor de sociale veiligheid.
Aantrekkelijkheid tunnel	0	-1	0	Bij fietsroute 5 is over het algemeen te weinig ruimte om een fietstunnel goed in te passen. Het creëren van een aantrekkelijke tunnel is zodoende lastig.

Scores per fietsroute

Route 2	Route 5	Route 6	Toelichting
-1	-5	+2	<ul style="list-style-type: none"> Route 6 behaalt de hoogste score bij deze aanvullende beoordeling; De negatieve score van route 5 heeft met name te maken met de beperkte ruimte ter plaatse om de fietstunnel goed in te passen; Route 2 is voor de toekomst wellicht interessant als de geplande woningbouw bij Olst Zuid gereed is.

Afstandsanalyse + aanvullende beoordeling

- **Afstandsanalyse:**
 - **Jan Hooglandstraat:** 1000 fietsers per dag (huidig)
 - **Route 2:** 200 tot 300 fietsers per dag
 - **Route 5:** 0 tot 100 fietsers per dag
 - **Route 6:** 150 tot 350 fietsers per dag

- **Aanvullende beoordeling:**
 - Voorkeur route 6

- **Conclusie:**
 - Voorkeur route 6
 - Langere termijn route 6 + route 2

Advies Arcadis/ProRail

ProRail heeft in het overleg aangegeven dat er een door ProRail gecertificeerd bedrijf moet worden ingeschakeld om de uitwerkingen voor ProRail te testen. In dit kader is Arcadis ingehuurd om deze rol te vervullen. Arcadis heeft de varianten getoetst aan referentiedocumenten en de voorschriften van ProRail. Dit leidt tot de volgende conclusies.

Tunnel bij Roodborst:

- logische keuze;
- Geen conflicten met wissels en draagconstructies;
- Optimalisatie door haaks te kruisen;
- Haalbare en verdedigbare oplossing.

Tunnel bij Ter Stegestraat:

- Logische keuze;
- Geen conflicten met wissels en draagconstructies;
- Aandacht voor toegangen aan westzijde spoor;
- Haalbare en verdedigbare oplossing.

Gelijkvloerse kruising Ter Stegestraat/Enkweg

- Ligt binnen de invloedssfeer van het station (<600 m.);
- Deze kruising krijgt een veto van ProRail.

Tunnel achter Jan Hooglandstraat

- Sluit het beste aan op de huidige verkeersstromen;
- Gecompliceerd inpassing vanwege twee wissels;
- Betonnen plaat onder deel met wissels (145 m.);
- Lange buitendienststelling spoor;
- Potentieel verkeersknelpunt fietsers aan westzijde;
- Dure oplossing;
- Lage gebruikswaarde door nabijheid Jan Hooglandstraat;
- Geen haalbare oplossing.

Eindconclusie

Positief

De spoor kruisingen 2 en 6a technisch gezien haalbaar en uitvoerbaar. Spoor kruising 2 meest eenvoudig om te realiseren.

Bij spoor kruising 6a aandacht voor de ontsluiting van de aanliggende percelen aan de westzijde van het spoor.

Negatief

Gelijkvloers kruising 6b, kan rekenen op een veto van ProRail.

Spoor kruising 5a/b grote impact op het spoor systeem en omgeving, hoge investeringskosten en veel fietsers blijven huidig overweg gebruiken.

Conclusie Begeleidingsgroep

Het blijft een vraag, ook op basis van de analyse, wat in de praktijk het gebruik werkelijk zal zijn. Deze analyse onderschrijft wel de eerdere verdeling over de varianten 2 en 6. Dus het spreiden van het fietsverkeer over meerdere verbindingen wordt hiermee ingevuld en het aantal fietsbewegingen op de Jan Hooglandstraat zal met de helft tot twee derde afnemen (van 1000 naar 400 tot 500).

Het verplaatsen van de gelijkvloerse kruising van de Enkweg naar de Ter Stegestraat is geen toekomstgerichte oplossing, omdat ProRail steeds meer kiest voor ongelijkvloerse kruisingen.

Toekomstgericht is een tunnel bij de Ter Stegestraat en de bestaande bewaakte overweg bij de Enkweg geschikt maken voor calamiteitenverkeer. Fietsers kunnen en mogen dan ook gebruik maken van deze verbinding.

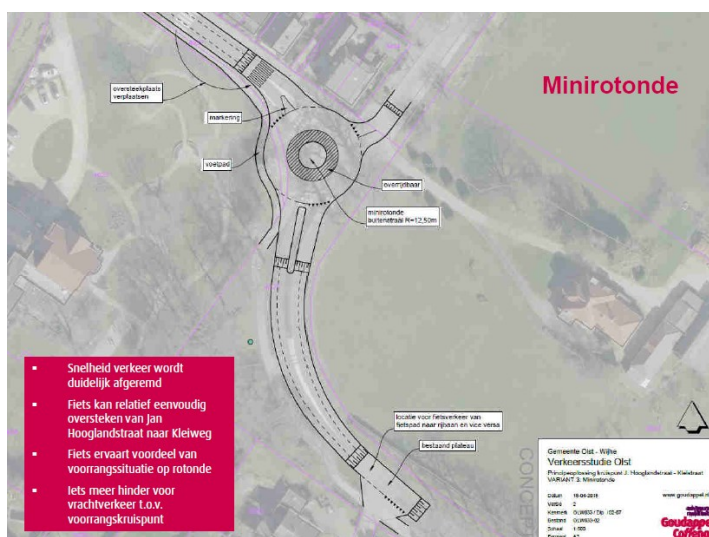
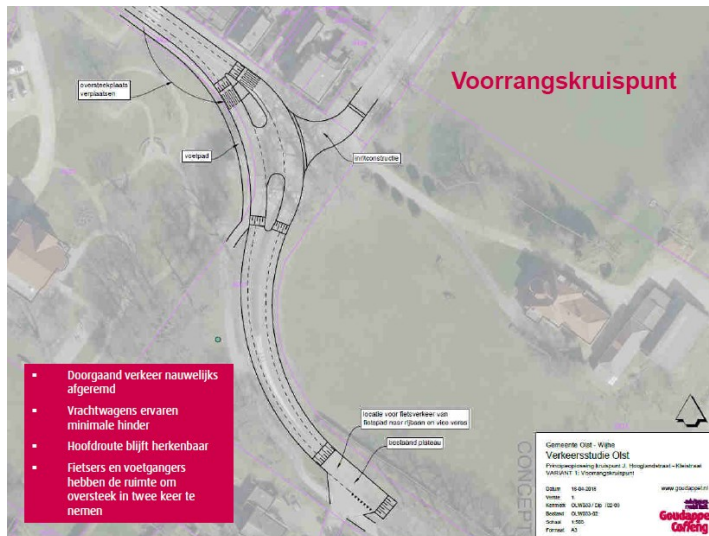
De tunnel bij de Roodborst voldoet ook aan het spreiden principe, dus is dit ook een goede oplossing. Hier blijft wel de vraag of de investering in verhouding staat met het gebruik.

De tunnel bij de Jan Hooglandstraat wordt niet verder uitgewerkt.

Zoals in het vorige overleg van de Begeleidingsgroep al is besproken wordt de Jan Hooglandstraat ingericht als de K. van Limburg Stirumstraat, met brede fietssuggestiestroken.

Kruispunt Jan Hooglandstraat – Kleistraat

- Voorrangskruispunt
- Gelijkwaardig kruispunt
- Minirotonde
- Voor- en nadelen per variant



De begeleidingsgroep heeft een voorkeur voor de minirotonde. Deze oplossing is voor fietsers de meest veilige oplossing. Ook moet al het gemotoriseerde verkeer snelheid minderen bij de rotonde. Ook dit verhoogt de veiligheid.

Welke varianten definitief uitwerken.

De hoogste prioriteit ligt bij de herindeling binnen bestaand profiel van de Jan Hooglandstraat en het kruispunt met de Kleistraat.

De tweede prioriteit ligt bij de realisatie van de tunnel bij de Ter Stegestraat en hieraan gerelateerd de toegangsweg aan de oostzijde van de bestaande bewaakte overweg bij de Enkweg geschikt maken voor calamiteitenverkeer.

Derde prioriteit ligt bij de realisatie van de tunnel bij de Roodborst.

Communicatie

De datum van de 5^e Begeleidingsgroep wordt vastgesteld op 23 mei 2018 van 17.30 tot 19.30 uur in het gemeentehuis.

De informatieavond zal worden gehouden op 16 mei 2018 in het Holsto Hus van 19.30 tot 22.00 uur.

Tijdens de informatieavond zullen de prioriteiten worden getoetst bij de bewoners. De avond wordt zo opgebouwd dat er voor de bewoners een actieve rol is bij het bespreken van de varianten.