

Aan de raad van de gemeente Olst-Wijhe.

Raadsvergadering d.d. 15 oktober 2018
Agendapunt 8
Opiniërend besproken d.d. 24-09-2018
Portefeuillehouder wethouder M. Blind

Zaaknummer 7994-2018
Datum B&W-besluit 02-10-2018

Onderwerp
Voorstel tot het uitwerken van het Verkeersonderzoek Olst

BIJLAGEN:

- Begeleidingsgroep taak en samenstelling (5931-2018)
<https://dmidoffice.olst-wijhe.nl/mp/document/47662>
- Rapport Goudappel 7 juli 2018 (5931-2018)
<https://dmidoffice.olst-wijhe.nl/mp/document/47669>
- Verkeer Olst - verslag 23-05-2018 (5931-2018)
<https://dmidoffice.olst-wijhe.nl/mp/document/47672>
- Uitwerking Verkeersonderzoek Olst (5931-2018)
<https://dmidoffice.olst-wijhe.nl/mp/document/47671>
- Beantwoording vragen D66 afwegingskader woningbouw (5931-2018)
<https://dmidoffice.olst-wijhe.nl/mp/document/50068>

INLEIDING

Op 4 december 2017 heeft uw gemeenteraad de Structuurvisie Olst-Wijhe vastgesteld. In deze structuurvisie is voor de verkeersafwikkeling in Olst gekozen voor het principe "Scheiden en Spreiden". In dit kader heeft uw gemeenteraad de opdracht "Uitwerken Verkeersonderzoek Olst" vastgesteld. In januari 2018 is het proces van de uitwerking gestart. Dit proces is begeleid door een breed samengestelde begeleidingsgroep (zie bijlage).

Begin juni 2018 is het rapport "Uitwerken Verkeersonderzoek Olst" uitgebracht. Dit rapport kan rekenen op breed draagvlak binnen de begeleidingsgroep. Het rapport doet de volgende voorstellen om het principe van Scheiden en Spreiden in Olst in te vullen.

Hoogste prioriteit, realiseren in 2019:

- Jan Hooglandstraat- herindeling;
- Voet-/fietsverbinding Joke Smitlaan-Stationsweg.

Tweede prioriteit, realiseren van het werk in 2020:

- Tunnel Ter Stegestraat en calamiteitenroute vanaf de overweg Enkweg

Derde prioriteit, realiseren van het werk na 2022.

- Tunnel Roodborst.

In de periode van juni tot september 2018 zijn deze voorstellen zowel op ambtelijk-, als op bestuurlijk niveau besproken met de provincie Overijssel voor het verkrijgen van een subsidie van 50% op de te investeren bedragen. Daarnaast zijn de voorstellen besproken met ProRail. Zij bouwen de tunnels in opdracht voor rekening en risico van de gemeente.

Op 24 september 2018 is het voorstel opiniërend besproken in uw raad. Het voorstel is door uw raad inhoudelijk besproken, waarbij is aangekondigd dat de benodigde investering en dekking nog nader geduid moesten worden. Dit is inmiddels uitgewerkt en ligt nu ter besluitvorming voor.

Wij vragen uw raad nu een besluit te nemen over deze voorstellen en de benodigde kredieten mee te nemen als nieuw beleid bij de afweging van de begroting 2019-2022.

BEOOGD RESULTAAT

Het realiseren van veilige fiets- en wandelroutes over en onder de spoorlijn door in het kader van het principe “Scheiden en Spreiden” in Olst uit de Structuurvisie Olst-Wijhe. Het realiseren van een calamiteitenroute via de spoorwegovergang bij de Enkweg.

KADER

Omgevingsvisie Overijssel en de Structuurvisie Olst-Wijhe.

ARGUMENTEN

Op basis van het onderzoek worden de volgende oplossingen voorgesteld om daarmee het principe van Scheiden en Spreiden in Olst vorm te geven. Deze voorstellen zijn ontstaan in samenspraak met de begeleidingsgroep en de provincie Overijssel. De voorstellen zijn:

Project 1

Hoogste prioriteit, realiseren in 2019. Geld beschikbaar stellen in de begroting 2019:

- Jan Hooglandstraat- herindeling

Herindeling binnen het bestaande profiel van de Jan Hooglandstraat tussen de Kornet van Limburg Stirumstraat en de ingang naar de sportvelden (bij Ter Spille). Er wordt een doorlopende rijloper van 2,60 meter gerealiseerd met daarnaast fietssuggestiestroken van ongeveer 1,70 meter breed. Daarmee komt er voor de fietsers meer ruimte en wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer verlaagd. Het kruispunt met de Kleistraat wordt opnieuw ingericht (voorkeur Voorrangskruising). In dit kader zal er ook aandacht zijn voor alle kruispunten onder andere met de Aaldert Geertsstraat en de Industrieweg/Averbergen. De spoorwegovergang wordt niet aangepast. Wel zal er rond de overgang aandacht zijn voor opstelstroken voor langzaam verkeer.

- Voet-/fietsverbinding Joke Smitlaan-Stationsweg

Het voetpad wordt ook toegankelijk gemaakt voor fietsers. Vooral bij de aansluiting met de Joke Smitlaan zal dit binnen het huidige profiel plaatsvinden. Het pad zal daar waar dat mogelijk is worden verbreed en opnieuw bestraat. De verdere detaillering zal in nauw overleg met omwonenden worden ingevuld.

Project 2

Tweede prioriteit, realiseren van het werk in 2020. Geld beschikbaar stellen in de begroting 2019:

De eerste stap in dit proces is de voorbereiding van het bestemmingsplan, de verwerving van de benodigde gronden en de bestrating van de calamiteitenroute, deze start in 2019. Ook zal na de besluitvorming door de gemeente opdracht worden gegeven aan ProRail (de tunnelalliantie). Met deze eerste stap kan stap twee, de realisatie van de tunnel, in 2020 direct starten. De uitvoering van de calamiteitenroute wordt meegenomen bij de realisatie van de werkzaamheden aan de Jan Hooglandstraat.

- Tunnel Ter Stegestraat en overweg Enkweg

De tunnel bij de Ter Stegestraat en deze laten aansluiten op Averbergen. Vervolgens van Averbergen door het nieuwe woongebied bij Aberson een fietspad naar de Hooiberglaan. Hieraan gerelateerd de toegangsweg aan de oostzijde van de bestaande bewaakte overweg bij de Enkweg geschikt maken voor calamiteitenverkeer. Deze weg is alleen toegankelijk voor calamiteitenverkeer en de betreffende agrariër. Daartoe worden maatregelen in het weg vlak genomen.

Project 3

Derde prioriteit, realiseren van het werk na 2022.

- Tunnel Roodborst

De realisatie van de tunnel bij de Roodborst.

Twee jaar na oplevering van de tunnel bij de Ter Stegestraat zal een analyse worden uitgevoerd, zodat de effecten van het principe “Scheiden en Spreiden” inzichtelijk worden gemaakt.

De eerste insteek van de voorstellen is het vergroten van de Leefbaarheid en de Veiligheid in Olst. Met de realisatie van de fiets- en voetgangers verbindingen vanaf de Ter Stegestraat en de Roodborst naar de sportvelden en de sporthal wordt bijgedragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. Met deze verbindingen wordt in het kader van de mobiliteit het fietsgebruik gestimuleerd. Daarnaast is met de provincie afgesproken dat we samen met bewoners, ondernemers en het onderwijs een fietsstimuleringsprogramma opzetten

DRAAGVLAK

De voorstellen zijn een goede invulling van de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel. De voorstellen zullen de leefbaarheid en de veiligheid in Olst versterken. Bij het uitwerken van de voorstellen is ook nadrukkelijk gebruik gemaakt van de deskundigheid van de provincie op vooral het fietsgebruik nu en naar de toekomst.

Hoewel het onderzoek zich vooral richt op de verkeersafwikkeling in Olst, zijn de voorstellen afgestemd met de projecten Onderwijscluster en woningbouw Abersonterrein. Hieruit blijkt dat de voorstellen geen belemmering vormen voor deze projecten.

Het draagvlak voor de realisatie van de voorstellen is groot. Zie daarvoor ook het verslag van de Begeleidingsgroep van 23 mei 2018. Om dit draagvlak ook beter in beeld te krijgen is er tijdens de informatieavond en daarna via Huis aan Huis en de site van de gemeente een enquête gehouden over de voorgestelde verbindingen in het kader van "Scheiden en spreiden". Ook uit de enquête blijkt er draagvlak te zijn voor de realisatie van de tunnels. Er zijn uiteindelijk 210 formulieren ingezonden. In het kort is het volgende te zien:

- Er bestaat breed draagvlak voor route 2;
- Ook voor route 6 is er draagvlak. Door een aantal bewoners wordt hier de koppeling met het onderwijscluster bij Averbbergen gelegd. Dat versterkt inderdaad de functie van de tunnel;
- Bewoners van omgeving Jan Hooglandstraat en Boskamp kiezen voor de bestaande route, dat ligt voor de hand omdat de tunnel voor hen "omrijden" betekent. Ook zitten hier een aantal voorstanders van een andere keus, namelijk de zuidelijke rondweg.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het beeld van de enquête de voorgestelde keuzes onderschrijft.

Herhaaldelijk wordt door bewoners van Olst aangegeven dat het invoeren van 30-km zones als belangrijke ingreep wordt gezien om de veiligheid te vergroten. In het kader van dit project is dit niet meegenomen, omdat daar beleid op moet worden geformuleerd. Hoe doen we dit in Olst-Wijhe, op welke wijze en als afgeleide binnen Olst. Belangrijk bij de afweging is dat een 30-km zone aan een aantal wettelijke verplichtingen moet voldoen om te kunnen handhaven. Wel zal de inrichting van de Jan Hooglandstraat zodanig zijn dat er een 30-km zone kan worden gerealiseerd (30-km geschikt).

Een deel van de bewoners van de omgeving van de Jan Hooglandstraat en de Kleistraat is van mening dat een zuidelijke randweg moet worden aangelegd en is tegenstander van voorliggende oplossing. Deze opvatting valt buiten de scope van het raadsbesluit van december 2017 waarbij op basis van breed draagvlak gekozen is voor het principe "Scheiden en Spreiden" en niet voor een zuidelijke randweg.

De voorstellen zijn ook besproken met de provincie Overijssel. Ook hier is groot draagvlak voor de voorstellen, omdat met deze voorstellen ook invulling wordt gegeven aan de beleidslijnen Leefbaarheid en Veiligheid uit de Omgevingsvisie Overijssel. Met de provincie is mondeling afgesproken dat zij een bijdrage (subsidie) leveren van € 2.178.500,- voor de realisatie van de Jan Hooglandstraat, de tunnel bij de Ter Stegestraat en de calamiteitenroute. De provincie vraagt in dit kader wel een besluit van de gemeenteraad, zodat daarmee de realisatie wordt gegarandeerd en de subsidie kan worden omgezet in beschikkingen. Bij project 3 geeft de provincie aan dat zij het onderzoek van de gemeente afwacht, dat in 2022 wordt gehouden en op basis van het voorstel van de gemeente een besluit zal nemen. De provincie vraagt bij deze oplossing wel aandacht voor de doorsnijding van het agrarisch gebied van de tunnel naar de Koekoeksweg.

De voorstellen zijn besproken met ProRail. De gemeente moet ProRail opdracht geven voor het realiseren van de tunnel(s). Dit gaat met een brief waarin de buitendienststelling van het spoor wordt gevraagd. In dit specifieke geval moet voor de realisatie van de tunnel bij de Ter Stegestraat deze aanvraag voor 1 januari 2019 bij ProRail binnen zijn, zodat de bouw in 2020 kan plaatsvinden. ProRail bouwt voor rekening en risico van de opdrachtgever, in dit geval de gemeente Olst-Wijhe. De basis is de begroting van Arcadis. In deze begroting zijn ook de kosten van ProRail opgenomen. Het proces start met een bestuurlijke brief van de gemeente, waarin wordt gevraagd mee te werken aan de tunnelalliantie. Op basis van dit document wordt een realisatieovereenkomst opgesteld. In dit document wordt de bouw geregeld, maar ook het toekomstig onderhoud, inclusief de benodigde onderhoudsgelden.

Opiniërende behandeling raad 24-09-2018

Op 24 september is het voorstel opiniërend besproken. U heeft aandacht gevraagd voor de volgende punten:

- *Invoeren van een 30-km zone op de Jan Hooglandstraat.* Voor dit punt zal in 2019 gemeentelijk beleid worden geformuleerd, zodat op basis daarvan 30-km zones in Olst kunnen worden gerealiseerd. Belangrijk hierbij is de detaillering in relatie tot de wettelijke richtlijnen, zodat handhaving kan plaatsvinden;
- *Stimuleren van het fietsgebruik zodat het gebruik van de tunnels door fietsers zal toenemen.* Met de provincie is afgesproken dat we samen met bewoners, ondernemers en het onderwijs een fietsstimuleringsprogramma opzetten. In 2019 zal dit punt met de partijen worden opgepakt, zodat als de tunnel in 2020/2021 gereed is, dit kan worden uitgevoerd en als continu proces kan worden ingevoerd;
- *De relatie van het voorliggende voorstel met de besluitvorming over het onderwijscluster.* Uit de verkeersonderzoeken is gebleken dat er al lange tijd een veiligheidsprobleem is op de Jan Hooglandstraat, ook los van verplaatsing van de onderwijslocaties. In dit kader is het belangrijk dat er zo snel mogelijk maatregelen worden genomen die de leefbaarheid en de veiligheid in Olst verbeteren, los van besluitvorming over de onderwijshuisvesting. De voorgestelde maatregelen verhouden zich wel goed met de onderzochte locaties voor het onderwijscluster;
- *De aanduiding stedelijk gebied en de rol die dit speelt bij het verkeersvoorstel.* In de beantwoording op de vragen van D66 (april 2018-zie bijlage) is uitgebreid ingegaan op het stedelijk gebied. Dit had betrekking op de onderwijshuisvesting en niet op het verkeersonderzoek. Los van de duiding van het stedelijk gebied is de verbetering van de verkeersveiligheid een hoge prioriteit. Dit blijkt ook uit de verkeersonderzoeken. In dit kader is het belangrijk dat er zo snel mogelijk maatregelen worden genomen die de leefbaarheid en de veiligheid in Olst verbeteren;
- *De suggestie van een tijdslot voor vrachtverkeer.* Dit punt wordt in algemene zin besproken met de provincie in relatie tot de bevoorrading van binnensteden. Dat is in Olst niet aan de orde. De ondernemers van de Industrieweg hebben al aangegeven dat zij hier geen voordelen zien, omdat het vrachtverkeer van grote afstand komt en dat is slecht in te passen in een venstertijd. Ons college ziet een tijdslot niet als een optie voor Olst. Er is in Olst geen alternatieve route voor vrachtverkeer. Voor de verkeersveiligheid van Olst kiezen wij voor 'Scheiden en spreiden'.

FINANCIËLE CONSEQUENTIES

In onderstaand schema zijn de kosten van de realisatie van de projecten inzichtelijk gemaakt. Deze kosten zijn exclusief de onderhoudslasten.

Kostenoverzicht exclusief btw prijspeil juli 2018		
Omschrijving	Kosten	
	Totaal-kosten	Jaar van investering
Project 1 Jan Hooglandstraat en de kruising met de Kleistraat Voet-/fietspad van Joke Smitlaan naar Stationsweg	357.000	2019
Project 2 Tunnel Ter Stegestraat inclusief calamiteitenroute	4.407.050	2020
Project 3 Tunnel Roodborst	6.653.200	Na 2022

Op basis van de gemaakte afspraken met de provincie over de bijdrage van € 2.178.500,- is in onderstaand overzicht de investeringsverdeling opgenomen.
Over project 3 zal na een analyse in 2022 worden besloten over het moment van de realisering.

Investeringsoverzicht exclusief btw prijspeil juli 2018			
Omschrijving	Kosten		
	Totale kosten	Provincie Overijssel	Gemeente Olst-Wijhe
Project 1 Jan Hooglandstraat en de kruising met de Kleistraat Voet-/fietspad van Joke Smitlaan naar Stationsweg	357.000	178.500	178.500
Project 2 Tunnel Ter Stegestraat inclusief calamiteitenroute	4.407.050	2.000.000	2.407.050
Project 3 Tunnel Roodborst	PM		

Op basis van de bijdrage van de provincie heeft de realisatie van de projecten 1 en 2 de onderstaande gevolgen voor de begroting van de gemeente Olst-Wijhe

Beslag op de begroting gemeente Olst-Wijhe			
Omschrijving	Kosten		
	Gemeente Olst-Wijhe	Structurele kapitaallast vanaf 2020	Structurele kapitaallast vanaf 2021
Project 1 Jan Hooglandstraat en de kruising met de Kleistraat Voet-/fietspad van Joke Smitlaan naar Stationsweg	178.500	9.520	
Project 2 Tunnel Ter Stegestraat inclusief calamiteitenroute	2.407.050		107.943
Project 3 Tunnel Roodborst	PM		

AANPAK/UITVOERING

Na het vaststellen van de begroting 2019-2022 door uw gemeenteraad en daarmee het beschikbaar stellen van de benodigde kredieten zal er opdracht worden gegeven aan ProRail voor het realiseren van de tunnel bij de Ter Stegestraat, daarmee start dit proces.

Daarnaast zal begin 2019 gestart worden met de uitwerking van de bestekken voor project 1, De Jan Hooglandstraat c.s. en het voet-/fietspad bij de Joke Smitlaan, zodat aanbesteding in het tweede kwartaal van 2019 kan plaatsvinden en de uitvoering in het derde kwartaal 2019 kan worden afgerond.

Ook zal begin 2019 worden gestart met het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan voor de tunnel bij de Ter Stegestraat en het verwerven van de benodigde gronden.

Tegelijkertijd wordt ook het bestek voor de aanleg van de calamiteitenroute opgesteld. Dit laatste zal meelopen bij het proces voor de Jan Hooglandstraat.

VOORSTEL

1. In te stemmen met, als invulling van “Scheiden en spreiden”, te kiezen voor:
 - a. Het herinrichten van de Jan Hooglandstraat, de kruising met de Kleistraat en het realiseren van een voet-fietspad tussen de Joke Smitlaan en de Stationsweg in 2019. De benodigde investering bedraagt € 357.000,-. Hiervan draagt de provincie 50% (€ 178.500,-) bij vanuit de DU V&V-gelden 2019;
 - b. Het realiseren van de Ter Stegestraat tunnel in 2020 en het geschikt maken van de toegangsweg naar de bewaakte overweg bij de Enkweg als calamiteitenroute in 2019. De benodigde investering bedraagt € 4.407.050,-. Hiervan draagt de provincie € 2.000.000,- als volgt bij: € 500.000,- in 2020 vanuit de DU V&V-gelden; € 500.000,- in 2021 vanuit de DU V&V-gelden; € 1.000.000,- vanuit Kernnet Fiets Overijssel op het moment dat het geld nodig is;
 - c. Het voornemen van realiseren van de tunnel bij de Roodborst in 2023; Deze realisatie wordt gekoppeld aan een, medio 2022, uit te voeren onderzoek op de effecten van de genoemde maatregelen bij punten a en b. Op basis van de uitkomsten wordt het besluit definitief;
2. Kennis te nemen van de afspraken met de provincie over de totale bijdrage van € 2.178.500,- bij de realisatie;
3. De gemeentelijke investering voor de Jan Hooglandstraat c.s. van € 178.500,- af te wegen als nieuw beleid bij de integrale afweging van de begroting 2019-2022;
4. De gemeentelijke investering voor de Ter Stegestraat tunnel en de calamiteitenroute van € 2.407.050,- af te wegen als nieuw beleid bij de integrale afweging van de begroting 2019-2022.

Burgemeester en wethouders van Olst-Wijhe
de secretaris



drs. D.L.W. (Dries) Zielhuis

de burgemeester



A.G.J. (Ton) Strien

Informatie in te winnen bij:
Gerard van den Blink
Telefoonnummer: 14 0570

Onderwerp Besluit tot het uitwerken van het Verkeersonderzoek Olst

De raad van de gemeente Olst-Wijhe;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 2 oktober 2018;

gelet op het bepaalde in artikel 108, lid 1, juncto artikel 147 lid 2 van de Gemeentewet;

Besluit:

1. In te stemmen met, als invulling van “Scheiden en spreiden”, te kiezen voor:
 - a. Het herinrichten van de Jan Hooglandstraat, de kruising met de Kleistraat en het realiseren van een voet-fietspad tussen de Joke Smitlaan en de Stationsweg in 2019. De benodigde investering bedraagt € 357.000,-. Hiervan draagt de provincie 50% (€ 178.500,-) bij vanuit de DU V&V-gelden 2019;
 - b. Het realiseren van de Ter Stegestraat tunnel in 2020 en het geschikt maken van de toegangsweg naar de bewaakte overweg bij de Enkweg als calamiteitenroute in 2019. De benodigde investering bedraagt € 4.407.050,-. Hiervan draagt de provincie € 2.000.000,- als volgt bij: € 500.000,- in 2020 vanuit de DU V&V-gelden; € 500.000,- in 2021 vanuit de DU V&V-gelden; € 1.000.000,- vanuit Kernnet Fiets Overijssel op het moment dat het geld nodig is;
 - c. Het voornemen van realiseren van de tunnel bij de Roodborst in 2023; Deze realisatie wordt gekoppeld aan een, medio 2022, uit te voeren onderzoek op de effecten van de genoemde maatregelen bij punten a en b. Op basis van de uitkomsten wordt het daadwerkelijk besluit genomen;
2. Kennis te nemen van de afspraken met de provincie over de totale bijdrage van € 2.178.500,- bij de realisatie;
3. De gemeentelijke investering voor de Jan Hooglandstraat c.s. van € 178.500,- af te wegen als nieuw beleid bij de integrale afweging van de begroting 2019-2022;
4. De gemeentelijke investering voor de Ter Stegestraat tunnel en de calamiteitenroute van € 2.407.050,- af te wegen als nieuw beleid bij de integrale afweging van de begroting 2019-2022.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering d.d. 15 oktober 2018.

De raad voornoemd,
de griffier



B.A. (Bart) Duursema

de voorzitter



A.G.J. (Ton) Strien