

## Verslag Begeleidingsgroep Jan Hooglandstraat en fietspad bij Joke Smitlaan Olst op 25 september 2019

*Dit is de vijfde bijeenkomst van de begeleidingsgroep voor de uitvoering van de plannen voor de Jan Hooglandstraat en het fietspad tussen de Stationsweg en de Joke Smitlaan in Olst.*

### Samenstelling Begeleidingsgroep (2019)

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
Bewoner Jan Hooglandstraat	Mevr. Angela van den Berg of dhr. Erik van den Berg
Bewoner Jan Hooglandstraat	de heer Wijnand ter Woord, Herbergier Olst
Bewoner Kleistraat:	de heer Jan Noltes
Bewoner Aaldert Geertsstraat:	mevrouw Emmy Booijsink
Namens de Schoolbesturen:	de heer Henry Hennink
Namens de scholen (verkeer):	de heer Richard ten Wolde
Bewoner Olst-zuid:	de heer Marcel Olde Hanter
Bewoner Olst:	de heer Rutger van Aken
Bureau Hoogstraat:	de heer Fabian Harbers
Bureau Hoogstraat:	de heer Erik Boer
Gemeente:	de heer Marcel Blind, wethouder, voorzitter
Gemeente:	mevrouw Anita ten Broeke, communicatieadviseur
Gemeente:	de heer Gerard van den Blink, projectleider

Afwezig met kennisgeving: de dames Van den Berg en Booijsink en de heren Ten Wolde en Noltes. De heer Oscar Langeland vervangt de heer Noltes.

### 1. Opening en mededelingen

De heer Blind opent de bijeenkomst en heet eenieder van harte welkom.

Een aantal leden heeft de stukken niet gekregen. Deze worden alsnog toegezonden.

### 2. Verslag 18 juni 2019

De opmerkingen van de heer Langeland zijn bij de betreffend verslagen toegevoegd.

De heer Langeland vindt het verslag warrig en slecht te lezen, zeker als je er niet bij bent geweest.

Hij heeft de onderstaande opmerkingen:

- Vrachtwagenverbod: Op de Dekkerlaan komt geen vrachtwagenverbod;
- Scheiden en Spreiden: Als het al verbeterd, dan is dit slechts een klein beetje;
- Route fietsers: Fietsers nemen de Kornet van Limburg Stirumstraat als kortste route en niet de Kon. Wilhelminastraat. Dit wordt ook aangetoond in het rapport van Goudappel Coffeng;
- Verkeersvisie Olst: Er ontbreekt een verkeersvisie. De knelpunten, zoals hoge verkeersintensiteiten, te smalle wegen, menging van verkeerssoorten en te krappe bochten worden niet opgelost. De andere leden van de begeleidingsgroep herkennen de punten, omdat daar in eerdere fase besluitvorming over is geweest. Dit gaan we nu niet opnieuw doen. Dit is een gegeven;
- Verkeersintensiteit Dekkerlaan: Op basis van het aantal vrachtwagen, komend van de Industrieweg (110-150 per dag) kom je wel uit op ruim 40.000 per jaar. Dit is nog los van het andere vrachtverkeer dat door het centrum rijdt. Nota Bene: uit de metingen in 2017 blijkt het aantal vrachtwagens dat door de Dekkerlaan rijdt uit te komen op gemiddeld 38 per dag;
- Vrachtverkeer door Olst: Vrachtwagens blijven door het dorp rijden. De plannen veranderen hier niets aan. Nota Bene: In 2017 is er in het kader van de Structuurvisie O-W bewust voor

gekozen om te Scheiden en Spreiden, met als gevolg dat het vrachtverkeer door het dorp blijft rijden;

- Blz. 3 onder punt 2: Regels is Richtlijnen. RVA is RAV (Regionale Ambulance Voorziening);
- Bij rondvraag: De Heer Langeland: zijn er verkeersdeskundigen betrokken. De heer Van den Blink: Ja, VVN. De heer Langeland: wat vinden zij er van;
- Bij rondvraag: Toevoegen na "eruit": ten opzichte van de huidige situatie verandert dit niet, de weg blijft even breed. Toevoegen na "Stirumstraat": Hieruit blijkt al dat het niet realistisch is te verwachten dat de snelheid op de Jan Hooglandstraat omlaag gaat. Toevoegen na "beter geworden": waarom dan zo veel geld uitgeven als Olst toch al veilig is.

De heer Ter Woord stoort zich aan de vele wisselingen van de standpunten in de begeleidingsgroep. Dan is het weer 50 km en dan weer 30 km zonder voorrangskruisingen. De voorstellen meanderen door de diverse bijeenkomsten van de begeleidingsgroepen. Hij vindt de keuze die gemaakt is niet verstandig.

De heer Van den Blink geeft aan dat dit mede wordt veroorzaakt doordat er binnen de begeleidingsgroep geen eenduidig voorstel over de te kiezen oplossing is. In dit kader is de vorige bijeenkomst van de begeleidingsgroep gekozen voor een compromis; 30 km met voorrangskruisingen. Daar was niet iedereen het mee eens.

Er ontstaat een discussie over de visie van de gemeente en de keuzes die gemaakt zijn, mede omdat de inwoners/partijen/deskundigen die in het proces hebben meegesproken niet allemaal op dezelfde lijn zitten.

De heer Ter Woord geeft aan dat hij een visie mist op basis waarvan de leefbaarheid en de veiligheid worden verbeterd. Een aantal leden van de begeleidingsgroep geeft aan dat de visie, het scheiden en spreiden is en daarbij zijn de kaders aangegeven voor de oplossingen voor de Jan Hooglandstraat en de twee tunnels. Dit is in 2018 verder uitgewerkt naar inrichtingseisen en we zitten nu in de fase dat de plannen worden uitgevoerd. Varianten met een apart fietspad langs de Jan Hooglandstraat zijn in 2018 al als onwenselijk afgedaan.

Een aantal leden vraagt naar de status van het besluit van het college. De heer Blind geeft aan dat het college heeft ingestemd met de uitwerking van het tracé en de kruisingen. Ook heeft het college gekozen voor 30 km met behoud van de voorrangskruisingen op het tracé Jan Hooglandstraat. Daarbij zijn de adviezen en standpunten van al de betrokken partijen meegewogen. Hij benadrukt dat de gemeente op termijn alle straten binnen de bebouwde kom als 30 km wil inrichten zonder voorrangskruisingen. Door nu de Jan Hooglandstraat al in te inrichten als 30 km weg wordt desinvestering voorkomen.

De heer Langeland heeft recent gesproken met de politie en deze handhaaft niet op 30 km als de inrichting niet conform de inrichtingseisen is. De heer Blind heeft in het overleg met de politie afgesproken dat de politie wel handhaaft.

Met deze aanpassingen wordt het verslag vastgesteld.

### 3. Proces naar realisatie

#### Uitwerken schetsen Jan Hooglandstraat met de kruisingen

##### - Vastgestelde uitwerkingen

Het college heeft besloten dat het tracé Aaldert Geertsstraat-Jan Hooglandstraat-Koekoeksweg 30 km wordt met behoud van de voorrangskruisingen.

In de fietsstroken komt een fietssymbool. Hierdoor mag gemotoriseerd verkeer niet meer stoppen en parkeren op de fietsstroken.

De kruising met de Kornet van Limburg Stirumstraat is op basis van de punten van de vorige begeleidingsgroep aangepast. Het midden eiland is naar achteren geplaatst. Daardoor wordt de ruimte voor vrachtwagens in beide richtingen beter. Het verhoogde plateau vervalt. Dit is ook beter voor de hulpdiensten. Het plateau naar de Jan Schamhartstraat niet verder verplaatsen.

Op het kruispunt met de Stationsweg komt een afgekruist vak op de weg, zodat gemotoriseerd verkeer niet meer doorrijdt tot aan de spoorwegovergang en daardoor de Stationsweg blokkeert. Ook wordt een detectielus geplaatst, zodat auto's niet meer stilstaan op de overweg. De kruising met de Spoorstraat blijft zoals die nu is.

#### Kruising Jan Hooglandstraat-Averbergen-Industrieweg

De bochten zijn aangepast voor het vrachtverkeer, met name in de richting van Boskamp. Er komt geen as-verspringing richting Boskamp. Hiervoor is grondaankoop nodig en aanpassing van het bestemmingsplan.

#### Kruising Jan Hooglandstraat-Koekoeksweg-Kleistraat

De midden geleider gaat weg. Het profiel met de smalle rijloper en de brede fietsstroken doorzetten. Het plateau wordt een "Shared Space". Weggebruikers letten dan meer en beter op elkaar.

#### Kruising Koekoekspad-Koekoeksweg

Er komen attenderingsborden, die waarschuwen als fietsers de rijbaan op komen.

#### Kruising Koekoeksweg- Diepenveenseweg

Onverplicht fietspad blijft bestaan. Belangengroep Beter Boskamp vindt dat het zo moet blijven in ieder geval tot aan de oversteek bij het Koekoekspad.

De heer Langeland geeft aan dat de standpunten op de voorliggende plannen van zowel VVN als de verkeersadviseur van de politie negatief zijn. Bovendien is het vreemd dat het college al een besluit hebben genomen terwijl deze partijen nog in de veronderstelling zijn dat zij nog in overleg met de gemeente zijn over de plannen. De heer Van den Blink geeft hierop aan dat VVN eind juli 2019 heeft aangegeven dat zij voor 30 km zijn. Ook als de inrichting niet conform de richtlijnen is. Daarnaast is afgesproken dat het besluit van het college besproken wordt met de hulpdiensten.

De heer Langeland zegt dat hij regelmatig heeft gevraagd welke verkeer(des)kundigen betrokken zijn bij de planvorming. Vooralsnog kan hij zich niet aan de indruk onttrekken dat dit alleen de medewerker verkeer van de gemeente is geweest. Raar dat deze nooit bij een bespreking van de begeleidingsgroep aanwezig is. In het overleg is ook gewezen op VVN (maar die staat negatief tegenover de plannen) en Buro Hoogstraat. Deze laatste heeft echter geen verkeerskundigen in dienst. Overigens is VVN pas in beeld gekomen, nadat inwoners contact met VVN hadden opgenomen. De heer Van den Blink geeft aan dat Goudappel Coffeng de plannen heeft opgesteld samen met de vorige begeleidingsgroepen, waarin overigens ook diverse verkeerskundigen zaten. De verkeerskundigen van de gemeente worden nadrukkelijk betrokken bij de uitwerking van de voorstellen. Dat geldt ook voor de vertegenwoordiger van VVN. Deze vertegenwoordiger is vast lid van het overleg met de hulpdiensten.

De heer Langeland geeft aan dat in de verslagen regelmatig wordt verwezen naar besluitvorming over 'scheiden en spreiden'. Volgens hem is het zaak om altijd voor ogen te houden of plannen bijdragen aan het doel: in dit geval het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in Olst. Er dient zorgvuldig en doelmatig met gemeenschapsgeld te worden omgegaan. Omdat de knelpunten ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid (benoemd in de eerder opgestelde verkeersrapportages door Goudappel Coffeng) niet worden opgelost, is daarvan hier geen sprake. In dit kader geeft de heer Langeland daarom aan, dat je beter niets kunt doen dan de nu voorgestelde aanpassingen te doen. De heer Van den Blink geeft aan dat het scheiden en spreiden een breed gedragen oplossing was voor het verkeersprobleem in Olst. Tot op heden, ook na uitdrukkelijk aandringen van de tegenstanders van de tunneloplossing, ziet de gemeenteraad geen aanleiding om het besluit te herzien.

De heer Langeland geeft aan dat er tamelijk uitvoerig gesproken is over een artikel in De Stentor naar aanleiding van het B&W-besluit in augustus. Hierin stond vermeld dat "de gemeente benadrukt dat deze aanpassingen de uitkomst zijn van overleg met onder anderen inwoners, ondernemers, Plaatselijk Belangen en hulp- en veiligheidsdiensten". Door de heer Langeland werd aangegeven dit suggestief te vinden. De nuancering dat er zeer verschillend (ook negatief) over de door B&W besloten aanpassingen wordt gedacht (ook door bijvoorbeeld de hulp- en veiligheidsdiensten, ontbreekt. In het overleg werd dit door de gemeente afgedaan met dat een nieuwe journalist dit ervan had gemaakt naar aanleiding van een persbericht. Navraag bij de journalist leert dat hij contact had gehad met de gemeentewoordvoerder en dat deze hem hier nog expliciet op heeft gewezen.

Naar aanleiding van het besluit van het college geeft de heer Ter Woord aan niet meer deel te nemen aan de begeleidingsgroep. Hij is het oneens met het genomen besluit. Het proces zwabbert alle kanten op en daar neemt hij geen verantwoordelijkheid voor.

De heer Blind geeft aan dat het jammer is dat de heer Ter Woord dit besluit neemt. Hij bedankt de heer Ter Woord voor de inzet bij dit proces, dat inderdaad lastig was omdat er veel standpunten waren bij de diverse betrokken partijen.

#### - **Uitwerking fiets-/voetpad Stationsweg-Joke Smitlaan**

In de vorige begeleidingsgroep is door de begeleidingsgroep voorgesteld om het voetpad één tegel breder te maken (= 30 cm.). Dit is besproken met de betreffende bewoners. Deze zijn allemaal tegen deze verbreding. Zij kiezen er voor de breedte van het voetpad niet te verbreden. De gemeente zal nog met de aanwonenden overleggen om het gehele pad één tegel op te schuiven zodat en haag niet teveel ruimte inneemt van het pad. Na dit overleg zal de gemeente hierin een besluit nemen.

#### - **Planning**

De aanbestedingsprocedure is gestart. Gunning eind oktober/begin november 2019  
Start uitvoering wordt 2<sup>e</sup> helft november/december 2019.

### **4. Communicatie**

Op verzoek van mevrouw ten Broeke heeft de heer Hennink de begeleidingsgroep geïnformeerd over de voorkeurslocatie van de gemeente (college) en schoolbestuur. De heer Hennink zegt dat gemeente (college) en schoolbestuur samen hebben vastgesteld dat de locatie "over de Wetering" bij de Hooiberg de voorkeur locatie is. Dat de schoolbesturen dit eigenlijk voor aanvang van het fusie onderzoek al hebben uitgesproken.

De gezamenlijke strategische agenda van schoolbesturen en gemeente als het over toekomstige voorzieningen voor onderwijs gaat op 24 juni is gepresenteerd aan de woordvoerders van de raadsfracties en dat de portefeuillehouder onlangs gesproken heeft met woordvoerders over de afdrank van dat overleg en dat daarbij vragen zijn gesteld over de locatie Averbergen.

De heer Hennink heeft aangegeven dat de schoolbesturen deze optie/locatie nooit hebben willen onderzoeken en dat dit ook geen onderdeel is van de opdracht van de raad aan college.

De portefeuillehouder heeft nu toegezegd aan de woordvoerders/raadsleden dat hij de locatie Averbergen op de zelfde wijze gaat onderzoeken zoals de andere locaties zijn onderzocht en dat hij onderwijskundige afweging daarbij bij de schoolbesturen zal neerleggen.

De schoolbesturen zelf gaan nog met alle fracties in gesprek over de diverse locaties

Binnenkort wordt gestart met de opzet voor de 2<sup>de</sup> versie van Olst in ontwikkeling. Mevrouw Ten Broeke maakt daarvoor het concept en stuurt dat weer naar de leden van de Begeleidingsgroepen.

## 5. Rondvraag/afsluiting

Waterafvoer Jan Hooglandstraat. De riolering van de Jan Hooglandstraat wordt niet vernieuwd. Dit wordt afgestemd met Beheer en onderhoud riolering.

Volgende bijeenkomst begeleidingsgroep is over 4 tot 6 weken.

De heer Blind bedankt alle deelnemers voor de gegeven inbreng en sluit de vergadering.