

ADVIESNOTA voor burgemeester en wethouders

Openbare besluitenlijst

Zaaknummer: 20430-2026

| | | |
|--------------------|---|------------------------|
| Medewerker | : | Marrit Bos |
| Team | : | BOR & PM |
| Datum | : | 28 januari 2026 |
| Portefeuillehouder | : | wethouder Marcel Blind |

| |
|--|
| <p>BIJLAGEN:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rapportage verkeersonderzoek Raalterweg Wijhe zaak 9288-2026 - Fietsplan Wijhe en Boerhaar zaak 12312-2025 - Wegencategoriseringsplan zaak 53932-2022 - Persbericht Gemeente Olst-Wijhe onderzoekt verbeteringen verkeerssituatie Raalterweg in Wijhe zaak 11729-2026 - Raadsinformatiebrief zaak 11729-2026 |
| <p>AFSTEMMING MET</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> team Communicatie en Ondersteuning</p> <p style="padding-left: 20px;"><input checked="" type="checkbox"/> Persbericht toevoegen (Zaaknummer toevoegen)</p> |
| <p><input checked="" type="checkbox"/> Openbaar</p> <p><input type="checkbox"/> Vertrouwelijk</p> |
| <p>ONDERWERP</p> <p>Verkeersonderzoek Raalterweg Wijhe</p> |

BESLUIT burgemeester en wethouders:

1. In te stemmen met het uitwerken van scenario 1 (ETW30 + GOW30 Molenbelt t/m Onder de Gelder) en scenario 3 (knip Raalterweg), inclusief het verbeteren van de fietsoversteek Noorder Koeslag, een verbeteroptie voor het kruispunt Molenbelt en een verbetering van het westelijke gedeelte van de Raalterweg.
2. De kosten a € 12.000 voor het verkeersonderzoek Raalterweg in Wijhe via de 2e BERAP 2026 melden aan de raad.
3. In te stemmen met participatietrede 1 (informereren) voor deze vervolgfase.

SAMENVATTING

De verkeerssituatie op de Raalterweg in Wijhe is al meerdere jaren onderwerp van gesprek bij inwoners en binnen de gemeentelijke organisatie, met name vanwege verkeersveiligheid, doorgaand verkeer en de inrichting van de weg. Tijdens het participatietraject voor het Fietsplan Wijhe en Boerhaar zijn deze knelpunten nadrukkelijk benoemd, met speciale aandacht voor het kruispunt bij de Molenbelt en de fietsoversteek bij de Noorder Koeslag. Omdat deze signalen verder reikten dan de scope van het fietsplan, is aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek laat zien dat de huidige inrichting en het gebruik van de Raalterweg niet optimaal aansluiten bij de beoogde wegfunctie en leiden tot onduidelijke en potentieel onveilige situaties.

Op basis van het onderzoek wordt voorgesteld om de vervolgstappen te richten op het verder uitwerken van verschillende scenario's. Daarbij gaat het om het afwaarderen van de Raalterweg tussen het spoor en Onder de Gelder (GOW30), het optimaliseren van het kruispunt Molenbelt – Enkweg – Raalterweg en het verbeteren van de fietsoversteek bij de Noorder Koeslag. Daarnaast wordt ook scenario 3, waarin een knip in de Raalterweg wordt onderzocht, verder uitgewerkt om de effecten en haalbaarheid inzichtelijk te maken. Tevens wordt het wegvak tussen de Dijk en het spoor betrokken bij de uitwerking, mede in relatie tot toekomstige ontwikkelingen zoals het IJsselpark.

Om tot een goed onderbouwd vervolgbesluit te komen, wordt een voorbereidingsbudget gevraagd voor het uitwerken van ontwerpvarianten en een globale kostenraming. Het huidige besluit betreft nadrukkelijk een voorbereidende stap en geen besluit over uitvoering.

AANLEIDING

De verkeerssituatie op de Raalterweg in Wijhe is al meerdere jaren onderwerp van gesprek bij inwoners en binnen de gemeentelijke organisatie. Met name de verkeersveiligheid, de rol van doorgaand verkeer en de inrichting van de weg sluiten in de praktijk niet goed aan bij de gewenste functie van deze route binnen de kern Wijhe.

In 2023 heeft de gemeenteraad het wegencategoriseringsplan vastgesteld, waarin is opgenomen dat delen van de Raalterweg worden afgewaardeerd naar een lagere wegcategorie. Daarnaast is in 2025 het Fietsplan Wijhe en Boerhaar vastgesteld. Tijdens het participatietraject van dit fietsplan is de Raalterweg, en in het bijzonder het kruispunt Molenbelt – Enkweg – Raalterweg en de fietsoversteek bij de Noorder Koeslag, nadrukkelijk naar voren gekomen als knelpunt voor de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Omdat deze vraagstukken niet volledig binnen de scope van het Fietsplan pasten, is een afzonderlijk verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek bevestigt dat de huidige inrichting en het gebruik van de Raalterweg niet optimaal aansluiten bij de beoogde wegfunctie. Met name het aandeel doorgaand verkeer, de gereden snelheden en de inrichting van specifieke locaties leiden tot onduidelijke en potentieel onveilige situaties voor met name fietsers en voetgangers.

Op basis van het verkeersonderzoek zijn verschillende oplossingsrichtingen en scenario's in beeld gebracht. Het is wenselijk om scenario 1 nader uit te werken, inclusief de optimalisatie van de fietsoversteek en de kruising Raalterweg-Molenbelt. Daarnaast is het wenselijk ook scenario 3, waarin een knip in de Raalterweg wordt aangebracht, verder uit te werken. Dit biedt inzicht in de haalbaarheid en kosten van beide scenario's.

Daarnaast is het wenselijk om ook het wegvak van de Raalterweg tussen de Dijk en het spoor nadrukkelijk te betrekken bij de verdere uitwerking. Dit deel van de Raalterweg vervult een belangrijke rol in de verkeersstructuur van Wijhe, onder andere in relatie tot Wijhe Noord en de beoogde ontwikkeling van het IJsselpark. Hoewel het verkeersonderzoek hier minder urgente verkeersveiligheidsknelpunten laat zien, is het van belang om dit wegvak in samenhang met de overige delen van de Raalterweg en de verschillende scenario's te beschouwen. Hiermee kan in een volgende fase een integrale afweging worden gemaakt die aansluit bij toekomstige gebiedsontwikkelingen en ruimtelijke ambities.

Het onderzoek laat zien dat het doorgaande verkeer op de Raalterweg en de Omloop in absolute aantallen vergelijkbaar is. Tegelijkertijd staat de Omloop onder invloed van externe ontwikkelingen, zoals de aanleg van de rotonde bij de Wengelerhoek, die de aantrekkelijkheid van deze route voor doorgaand verkeer kunnen beïnvloeden. Dit vergroot het belang om de Raalterweg zodanig in te richten dat deze past bij de gewenste functie binnen de kern en minder aantrekkelijk is als doorgaande route. De verschillende scenario's dragen hier op uiteenlopende wijze aan bij en vragen om een zorgvuldige nadere uitwerking. Met het afronden van het verkeersonderzoek is een logisch moment bereikt om een vervolgstap te zetten. Om goed onderbouwde keuzes te kunnen maken en de gemeenteraad in een volgende fase gericht te kunnen vragen om investeringsmiddelen, is het noodzakelijk om de verschillende scenario's en het wegvak tussen de Dijk en het spoor, verder uit te werken. Omdat op dit moment nog geen inzicht bestaat in de exacte effecten en kosten, wordt eerst een voorbereidingsbudget gevraagd. Dit maakt het mogelijk om ontwerpvarianten uit te werken, effecten inzichtelijk te maken en de financiële consequenties te bepalen, waarna een zorgvuldig en goed onderbouwd voorstel aan de gemeenteraad kan worden voorgelegd.

BEOOGD RESULTAAT

Met dit besluit wordt beoogd om een zorgvuldige en goed onderbouwde vervolgstap mogelijk te maken in de aanpak van de verkeerssituatie op de Raalterweg. Door het beschikbaar stellen van een voorbereidingsbudget kunnen de in het verkeersonderzoek geadviseerde oplossingsrichtingen verder worden uitgewerkt tot concrete en onderling vergelijkbare ontwerpvarianten. Het beoogde resultaat van deze fase is dat er voldoende inhoudelijke en financiële onderbouwing beschikbaar komt om in een volgende stap een weloverwogen keuze te kunnen maken. Dit betreft

nadrukkelijk een voorbereidingsfase; er wordt met dit besluit nog geen keuze gemaakt voor uitvoering of voor een definitieve inrichting van de Raalterweg.

Aan het einde van deze fase zijn één of meerdere ontwerpvarianten uitgewerkt voor de genoemde scenario's. Per variant wordt een globale kostenraming opgesteld en worden de belangrijkste effecten inzichtelijk gemaakt.

Deze uitwerking vormt de basis voor een vervolgbesluit, waarbij het college en vervolgens de gemeenteraad een afweging kunnen maken tussen verschillende opties, inclusief de bijbehorende financiële consequenties. Hiermee wordt voorkomen dat de raad op een te vroeg moment om middelen wordt gevraagd en wordt geborgd dat besluitvorming plaatsvindt op basis van concrete ontwerpen en realistische kostenramingen.

KADER

- Wegencategoriseringsplan Gemeente Olst-Wijhe
- Fietsplan Wijhe en Boerhaar
- Verkeersonderzoek Raalterweg Wijhe

ARGUMENTEN VOOR

- 1.1. Uit het onderzoek blijkt dat met name het kruispunt Molenbelt – Enkweg – Raalterweg en de fietsoversteek bij de Noorder Koeslag locaties zijn waar verkeersveiligheid en overzichtelijkheid onder druk staan. Deze plekken worden intensief gebruikt door fietsers en voetgangers en krijgen in de toekomst, onder andere door de opening van het nieuwe kindcentrum, een nog belangrijkere functie. Het uitwerken van scenario 1 uit het bijgevoegde rapport van Goudappel richt zich op deze urgente knelpunten en draagt direct bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.
 - 1.2. Het onderzoek laat zien dat de Raalterweg in absolute aantallen vergelijkbaar veel doorgaand verkeer verwerkt als de Omloop. Door het afwaarderen van het wegvak tussen de Molenbelt en Onder de Gelder en het aanpassen van het kruispunt bij de Molenbelt wordt de Raalterweg minder aantrekkelijk als doorgaande route. Dit draagt bij aan lagere snelheden en minder conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede komt.
 - 1.3. Externe ontwikkelingen, zoals de aanleg van de rotonde bij de Wengelerhoek, kunnen de route via de Omloop voor doorgaand verkeer minder aantrekkelijk maken. Juist daarom is het belangrijk om de Raalterweg zodanig in te richten dat deze past bij een 30 km/h-functie en niet vanzelfsprekend wordt gebruikt als alternatieve doorgaande route. Scenario 1 uit het rapport biedt hiervoor een proportionele en schaalbare eerste stap.
 - 1.4. Het verkeersonderzoek laat zien dat de verschillende oplossingsrichtingen en scenario's onderling samenhangen en dat maatregelen effecten kunnen hebben op meerdere delen van de Raalterweg en de omliggende verkeersstructuur. Het is daarom wenselijk om naast maatregelen gericht op herinrichting en snelheidsverlaging ook scenario 3, waarin een knip in de Raalterweg wordt onderzocht, verder uit te werken. Door dit scenario mee te nemen ontstaat een completer beeld van de mogelijke effecten, haalbaarheid en neveneffecten, zodat de verschillende opties in samenhang kunnen worden afgewogen.
 - 1.5. Daarnaast is het wenselijk om ook het wegvak van de Raalterweg tussen de Dijk en het spoor te betrekken bij de verdere uitwerking. Dit wegvak vervult een rol in de verkeersstructuur van Wijhe, onder andere in relatie tot Wijhe Noord en de beoogde ontwikkeling van het IJsselpark. Door dit deel nu in samenhang met de overige scenario's te beschouwen, wordt een integrale afweging mogelijk gemaakt en wordt voorkomen dat in een latere fase aanvullende onderzoeken nodig zijn. Dit ondersteunt een zorgvuldig en goed onderbouwd besluitvormingsproces richting college en gemeenteraad.
- 2.1. Het verkeersonderzoek laat zien dat de huidige inrichting en het gebruik van de Raalterweg niet optimaal aansluiten bij de beoogde wegfunctie en leiden tot aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid en doorgaand verkeer. Het is zorgvuldig om op basis van deze inzichten eerst ontwerpvarianten en bijbehorende kostenramingen uit te werken, voordat de gemeenteraad wordt

gevraagd om middelen voor uitvoering. Hiermee wordt voorkomen dat de raad op een te vroeg moment moet besluiten zonder voldoende inzicht in effecten en kosten.

2.2. Met het afronden van het verkeersonderzoek is een natuurlijke vervolgstap bereikt. Het beschikbaar stellen van een voorbereidingsbudget maakt het mogelijk om de conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek te vertalen naar concrete en toetsbare voorstellen. Dit past bij een stapsgewijze aanpak waarbij onderzoek, uitwerking en besluitvorming logisch op elkaar volgen.

3.1. Deze fase richt zich op het uitwerken van varianten en het verzamelen van informatie ter voorbereiding op een vervolgbesluit. Er worden nog geen definitieve keuzes gemaakt over inrichting of uitvoering. Een informerende participatietrede past bij deze fase en sluit aan bij het eerdere uitgebreide participatietraject dat is doorlopen bij het Fietsplan Wijhe en Boerhaar, waarvan de input is meegenomen in het verkeersonderzoek.

ARGUMENT TEGEN

1. Uit de beschikbare ongevallencijfers blijkt dat op het kruispunt Molenbelt – Enkweg – Raalterweg relatief weinig geregistreeerde ongevallen hebben plaatsgevonden. Dit kan de indruk wekken dat de huidige verkeerssituatie voldoende veilig is en dat aanvullende maatregelen niet noodzakelijk zijn. Het verkeersonderzoek laat echter zien dat de inrichting leidt tot onduidelijke verkeerssituaties en ervaren onveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers. Met het oog op de verwachte toename van fietsbewegingen, onder andere door de opening van het nieuwe kindcentrum, is het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze locaties juist nu van belang. Daarmee weegt dit argument minder zwaar dan het belang van het voorkomen van toekomstige risico's.
2. Het is vooraf niet met zekerheid vast te stellen wat de exacte effecten zijn van de verschillende scenario's op het daadwerkelijk verminderen van doorgaand verkeer en op de verkeersafwikkeling elders in Wijhe. Met name bij scenario 3 bestaat de kans dat verkeer zich verplaatst naar andere routes, wat nieuwe knelpunten kan veroorzaken. Juist vanwege deze onzekerheden is gekozen voor een gefaseerde aanpak, waarbij scenario's eerst inhoudelijk en financieel worden uitgewerkt voordat keuzes worden gemaakt over uitvoering.

RISICO'S

- Er bestaat een risico dat het afwaarderen van de Raalterweg en het optimaliseren van het kruispunt niet leidt tot een voldoende afname van doorgaand verkeer. Hierdoor kan het nodig zijn om in een later stadium aanvullende maatregelen te treffen. Daarom wordt ook alvast een ingrijpend scenario verder onderzocht, namelijk de knip op de Raalterweg.
- Voor het afwaarderen van de Raalterweg en het wijzigen van snelheidsregimes is een verkeersbesluit noodzakelijk. Tegen een dergelijk besluit kunnen belanghebbenden bezwaar en beroep instellen, wat kan leiden tot vertraging in het proces.
- Het verder uitwerken van ontwerpen kan bij inwoners en andere belanghebbenden de verwachting wekken dat maatregelen op korte termijn worden uitgevoerd, terwijl hierover nog geen besluit is genomen en nog geen uitvoeringsbudget beschikbaar is. Dit risico wordt ondervangen door heldere communicatie richting raad en inwoners, waarin expliciet wordt aangegeven dat het huidige besluit een voorbereidingsstap betreft.
- Op dit moment is nog geen inzicht in de exacte kosten van mogelijke maatregelen. Hierdoor bestaat het risico dat de uiteindelijke investeringskosten hoger uitvallen dan vooraf wordt verwacht. Door nu een voorbereidingsbudget beschikbaar te stellen voor ontwerp en globale kostenramingen, wordt dit risico verkleind en wordt voorkomen dat de gemeenteraad later voor financiële verrassingen komt te staan.

FINANCIËN

Voor het verder uitwerken van de adviezen uit het verkeersonderzoek Raalterweg wordt een voorbereidingsbudget van € 12.000 aangevraagd. Dit budget is bedoeld voor het laten opstellen van één of meerdere ontwerpvarianten en het opstellen van een globale kostenraming. Met deze uitwerking kan in een volgende fase een goed onderbouwd voorstel aan de gemeenteraad worden voorgelegd voor besluitvorming over eventuele uitvoering en bijbehorende investeringsmiddelen.

Het beschikbaar stellen van een voorbereidingsbudget is noodzakelijk, omdat op dit moment nog onvoldoende inzicht bestaat in de technische uitwerking en de financiële consequenties van de voorgestelde maatregelen. Door eerst te investeren in ontwerp en kostenraming wordt voorkomen dat de gemeenteraad op een te vroeg moment om middelen wordt gevraagd, zonder een concreet beeld van varianten, effecten en kosten.

Het gevraagde bedrag van € 12.000 betreft een incidentele uitgave met een duidelijk afgebakend doel en een onvoorwaardelijke einddatum. Er is geen sprake van structurele kosten of van een investering met meerjarig nut in deze fase. Eventuele uitvoeringskosten worden pas inzichtelijk na afronding van deze voorbereidingsfase en maken onderdeel uit van een separaat besluitvormingsproces.

Het budget wordt gemeld bij de 2e bestuursrapportage (BERAP) van 2026 en verwerkt onder exploitatienummer 621002000. Met dit besluit wordt uitsluitend ingestemd met het reserveren van middelen voor de voorbereidende uitwerking; er worden geen verplichtingen aangegaan voor uitvoering.

DUURZAAMHEID

Dit voorstel draagt bij aan de gemeentelijke ambities op het gebied van duurzame mobiliteit. Door de Raalterweg minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand gemotoriseerd verkeer en de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren, wordt het gebruik van duurzame vervoerswijzen gestimuleerd. Dit sluit aan bij de uitgangspunten van het Fietsplan Wijhe en Boerhaar en bij het bredere STOMP-principe, waarbij lopen en fietsen prioriteit krijgen boven de auto.

In deze fase worden nog geen fysieke maatregelen uitgevoerd. Door eerst ontwerpvarianten en effecten uit te werken, ontstaat de mogelijkheid om in een volgende fase bewuste keuzes te maken voor een inrichting die ruimte biedt aan vergroening, een prettige verblijfskwaliteit en een verkeersveilige openbare ruimte. Daarmee wordt voorkomen dat maatregelen worden getroffen die op de lange termijn niet bijdragen aan duurzaamheid of later moeten worden aangepast.

De voorgestelde gefaseerde aanpak ondersteunt daarmee een toekomstbestendige inrichting van de Raalterweg, waarbij verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaam gebruik van de openbare ruimte in samenhang worden afgewogen.

PARTICIPATIE

Bij het opstellen van het Fietsplan Wijhe en Boerhaar is een uitgebreid participatietraject doorlopen met inwoners en belanghebbenden. De inbreng uit dit traject, met name over de Raalterweg, het kruispunt bij de Molenbelt en de fietsoversteek bij de Noorder Koeslag, is betrokken bij het uitvoeren van het verkeersonderzoek en vormt daarmee een belangrijke basis voor de huidige vervolgstap.

In deze fase wordt gekozen voor participatietrede 1: informeren. Het huidige besluit betreft een voorbereidende stap, waarbij ontwerpvarianten en kostenramingen worden uitgewerkt en nog geen definitieve keuzes worden gemaakt over uitvoering. Actieve participatie is daarom op dit moment niet passend.

COMMUNICATIE

Over de uitkomsten van het verkeersonderzoek en de gekozen vervolgstappen wordt actief gecommuniceerd met zowel de gemeenteraad als inwoners. De gemeenteraad wordt geïnformeerd via een raadsinformatiebrief, waarin wordt toegelicht dat dit besluit een voorbereidende stap betreft en dat besluitvorming over uitvoering en financiering in een volgende fase plaatsvindt.

Daarnaast wordt een persbericht opgesteld om te informeren over de bevindingen van het onderzoek, de aanleiding voor het vervolg en de gekozen gefaseerde aanpak. In de communicatie wordt expliciet benadrukt dat het gaat om het uitwerken van varianten en het verkrijgen van inzicht in effecten en kosten, en dat er op dit moment nog geen definitieve keuzes zijn gemaakt.

PLANNING EN UITVOERING

Na instemming van het college wordt gestart met de verdere uitwerking van de adviezen uit het verkeersonderzoek. In deze fase worden één of meerdere ontwerpvarianten opgesteld voor het afwaarderen van de Raalterweg tussen het spoor en Onder de Gelder, het optimaliseren van het kruispunt Molenbelt – Enkweg – Raalterweg en de verbetering van de fietsoversteek bij de Noorder Koeslag. Parallel hieraan wordt een globale kostenraming opgesteld.

De uitwerking vindt plaats binnen het beschikbare voorbereidingsbudget. De resultaten worden gebruikt om een onderbouwd vervolgbesluit voor te bereiden, waarin het college en vervolgens de gemeenteraad een afweging kan maken over een voorkeursvariant en eventuele uitvoering.

Besluitvorming over uitvoering, financiering en het nemen van verkeersbesluiten vindt nadrukkelijk plaats in een volgende fase en maakt geen onderdeel uit van dit besluit. De planning van eventuele uitvoering is afhankelijk van deze vervolgbesluitvorming en van de samenloop met andere ontwikkelingen en onderhoudsmomenten.