

*Uitwerking
verkeersstudie Olst*

*Derde bijeenkomst
begeleidingsgroep*

Floris Frederix
Peter Dinnissen
22 maart 2018



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Proces

- Fase 1: Initiatieffase
- Fase 2: Definitiefase
- **Fase 3: Ontwerpfase (voorlopig)**
- Fase 4: Ontwerpfase (definitief)



Fase 3: Definitiefase Ontwerpfase (voorlopig)

- Verkeerstechnisch ontwerp varianten:
 - Tracé
 - Ruimte beslag
 - Functionaliteit
- Bestemmingsplan/eigendommen
- Kostenraming

Doel:

- *“Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoorkruisingen.”*

Varianten

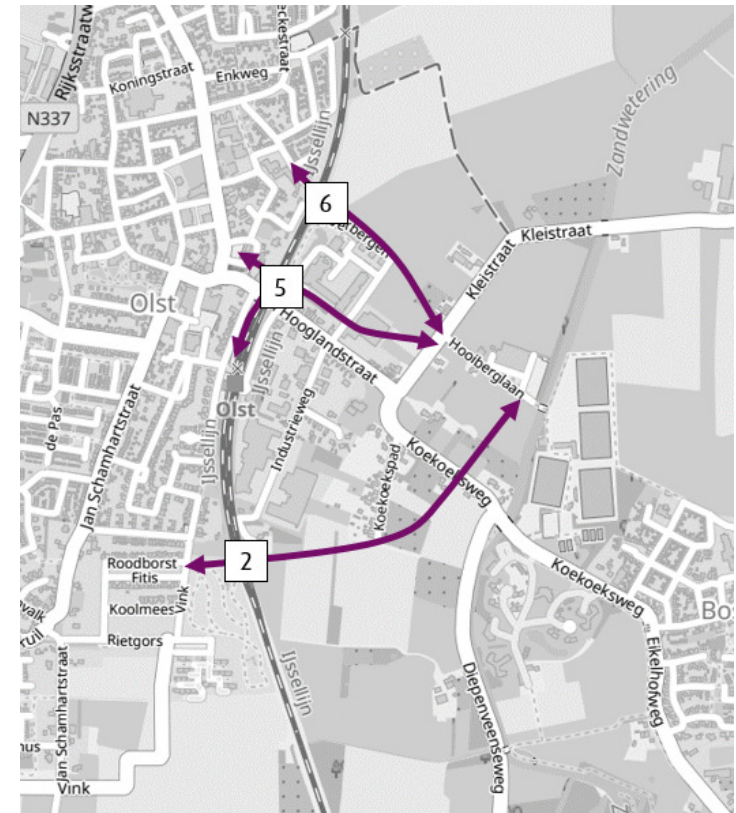
- Jan Hooglandstraat:
 - A) Binnen huidige breedte optimaliseren
 - B) Fietspaden aanliggend verhoogd

Oplossing ‘spreiden’

- Locatie 2: tunnel Roodborst
- Locatie 6: Ter Stegestraat
 - A) Tunnel langzaam verkeer
 - B) Gelijkvloers (verplaatsen van Enkweg)

Oplossing ‘scheiden’

- Locatie 5 (A en B): Y-tunnel: van Kerkplein en Stationsweg naar achterzijde bebouwing Jan Hooglandstraat en Averbergen



Jan Hooglandstraat:

A) Binnen huidige breedte optimaliseren

Kenmerken:

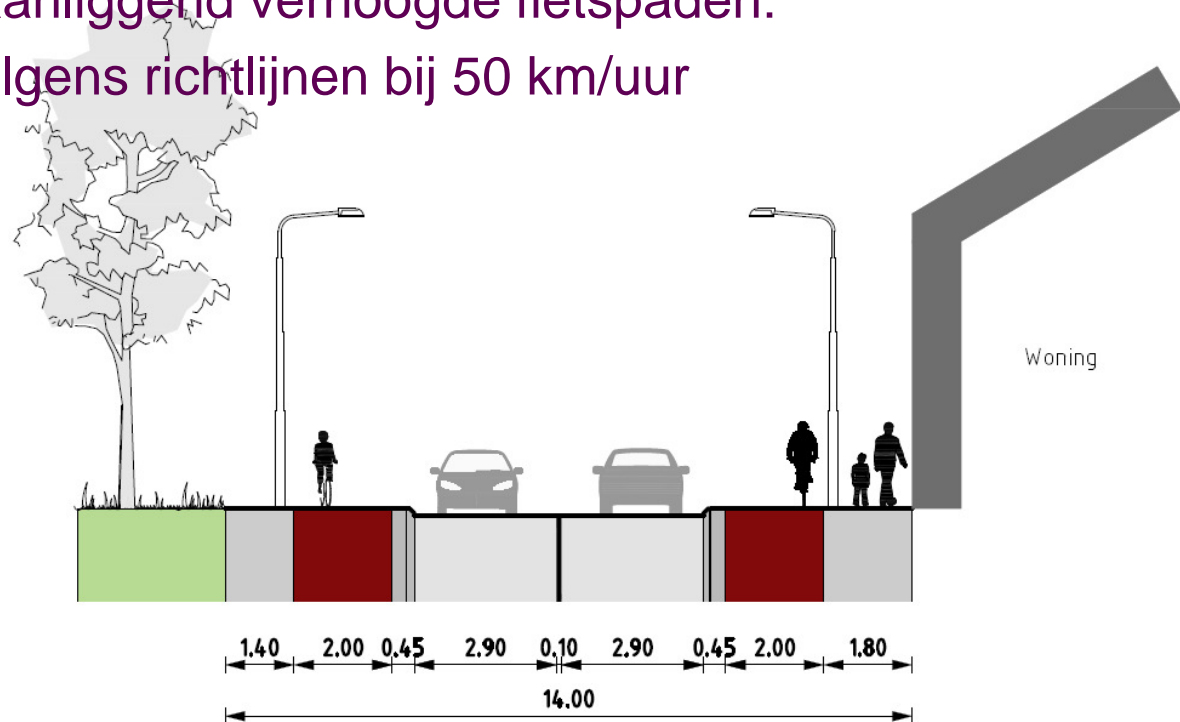
- Fietssuggestiestroken verbreden en rijbaan versmallen
 - Jan Hooglandstraat huidig: $1,0 - 4,0 - 1,0 = 6,0$ meter
 - Kornet van Limburg Stirumstraat: $1,7 - 2,7 - 1,7 = 6,1$ meter
 - Jan Hooglandstraat voorstel: $1,7 - 2,6 - 1,7 = 6,0$ meter
- Maximumsnelheid op termijn naar 30 km/uur (voorlopig 50 km/uur)
- Vanaf 30 km/uur zone A. Geertsstraat tot aan Kleistraat
 - Spoorwegovergang niet wijzigen
 - Kruispunt Kleistraat – Jan Hooglandstraat aandachtspunt



Jan Hooglandstraat: B) Fietspaden aanliggend verhoogd

Kenmerken:

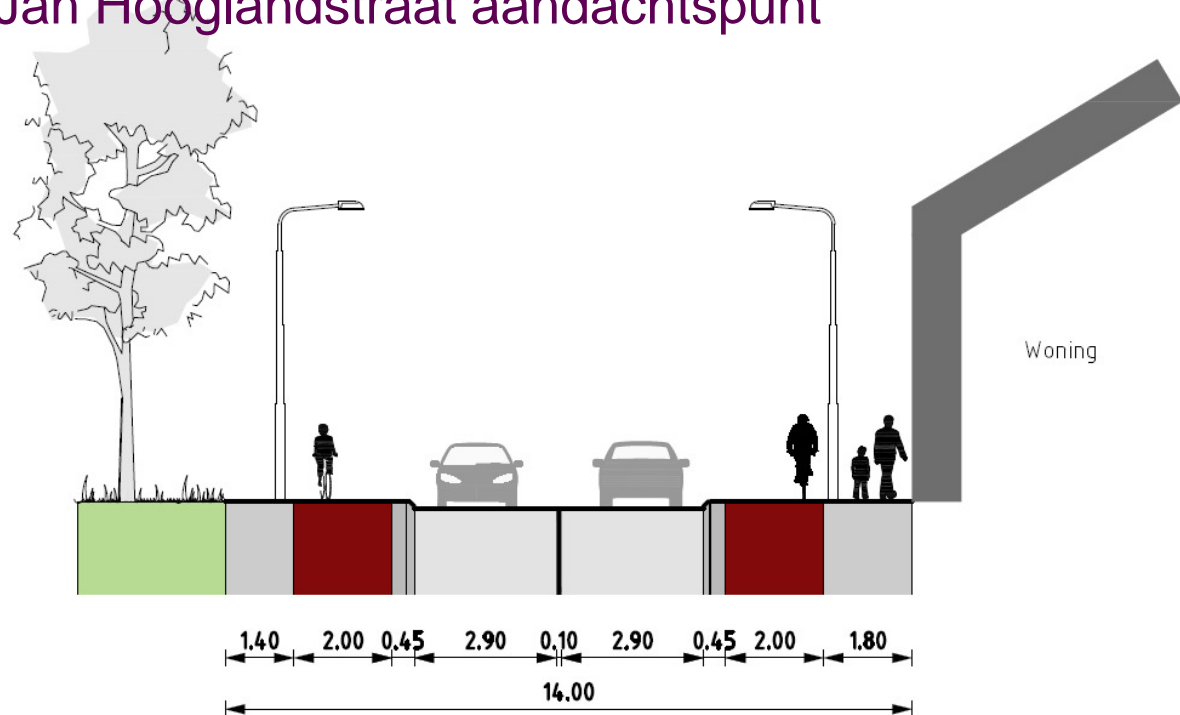
- Vanaf 30 km/uur zone A. Geertsstraat tot spoorwegovergang profiel 'binnen huidige breedte optimaliseren'
- Profiel spoorwegovergang niet wijzigen
- Na de spoorwegovergang tot en met het kruispunt met de Kleistraat profiel met aanliggend verhoogde fietspaden:
 - Minimaal profiel volgens richtlijnen bij 50 km/uur



Jan Hooglandstraat: B) Fietspaden aanliggend verhoogd

Kenmerken:

- Extra benodigde ruimte: 3 tot 4 meter (ten koste van voortuinen)
- Aan de zuidkant van de weg eventueel een smal voetpad van 3 tegels zoals in de huidige situatie
- Een 'slinger' in de weg om ruimte Abbersonterrein te benutten
- Kruispunt Kleistraat – Jan Hooglandstraat aandachtspunt





Conclusie Jan Hooglandstraat

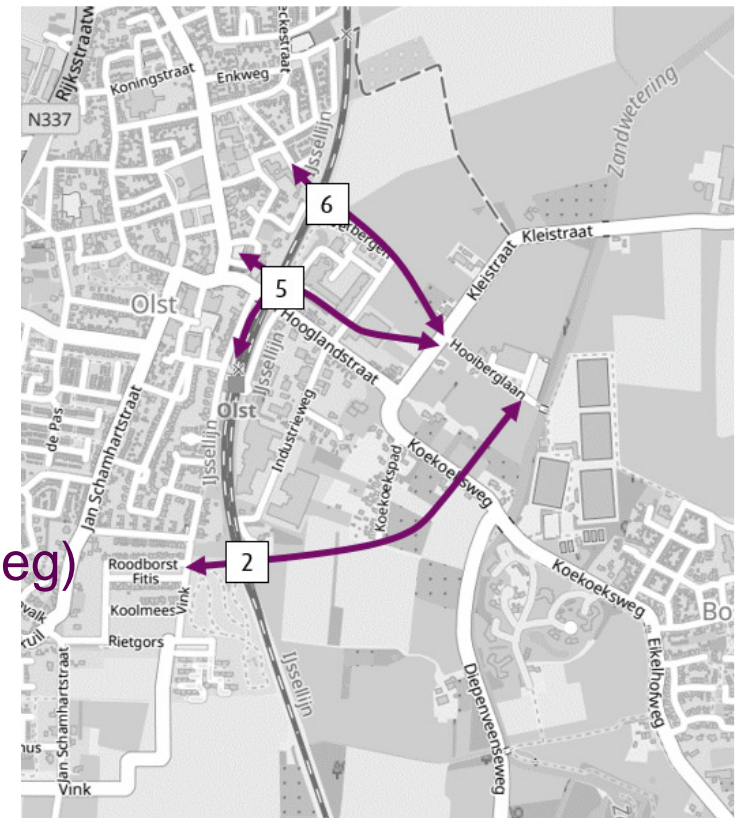
	A (huidige breedte)	B (fietspaden)
Snelheid gemotoriseerd verkeer	Vergelijkbaar met huidig (wens 30 km/uur, maar maximum blijft 50 km/uur)	Hoger dan huidig (hoger dan 50 km/uur)
Verkeersintensiteit	Vormgeving blijft intensiteit beperken	Vormgeving straalt toename uit
Kruispunten	Lagere snelheid gemotoriseerd verkeer is veiliger	Hogere snelheid gemotoriseerd verkeer nadelig voor veiligheid
Netwerk	Uniformiteit en herkenbaarheid met andere wegvakken in Olst	Geen logisch onderdeel netwerk en enige weg binnen de bebouwde kom met fietspaden
Bestemmingsplan	Passend	Aanpassing nodig
Eigendommen	Passend	3 tot 4 meter tuin nodig
Investeringskosten	€ 152.000,-	€ 642.000,- (exclusief grondkosten)

Conclusie Jan Hooglandstraat

- Voorkeur: (A) binnen huidige breedte optimaliseren
 - Uitstraling van de weg blijft passend bij gewenst gebruik van de weg:
 - Verkeersstromen beperken
 - Snelheid beperken
 - Fietzers gaan voor auto's
 - Lokale verbinding met woningen
 - Veel fietsers krijgen alternatief via tunnel
- Kruispunt Kleistraat – Jan Hooglandstraat nader uitwerken

Oplossing 'spreiden'

- Locatie 2: tunnel Roodborst
- Locatie 6: Ter Stegestraat
 - A) Tunnel langzaam verkeer
 - B) Gelijkvloers (verplaatsen van Enkweg)
- Profiel tunnels:
 - Voetpad 1,5 meter
 - Fietspad 3,5 meter
 - Helling geschikt voor al het langzaam verkeer
- Inclusief vervanging voetpad tussen Stationsweg en Joke Smitlaan (parallel aan het spoor) door fietspad

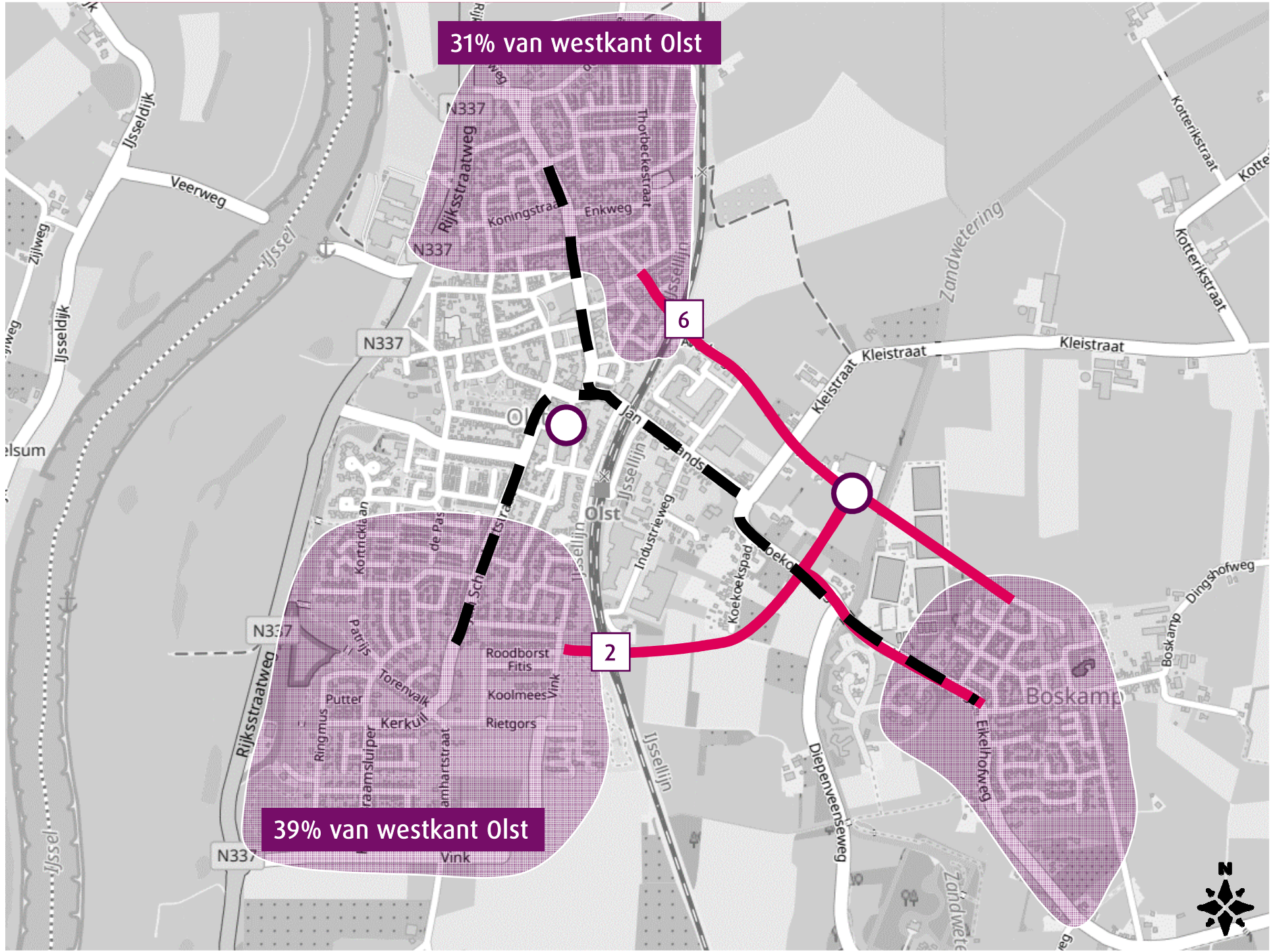


31% van westkant Olst

39% van westkant Olst

6

2



Oplossing 'spreiden'

Potentieel gebruik

- 70% van westkant Olst
- Voor routes vanaf oost naar centrum alleen met omrijdafstanden

Afstanden

- Extra verbinding maakt kortere routes mogelijk
- Voor routes van noordwest en zuidwest naar oost
- Directere routes naar Averbergen, Abersonterrein en de Hooiberg

Fietsnetwerk

- Goed te integreren in het fietsnetwerk
- Een toevoeging waarmee ontbrekende schakels worden ingevuld

Locatie 2: tunnel Roodborst

Kenmerken

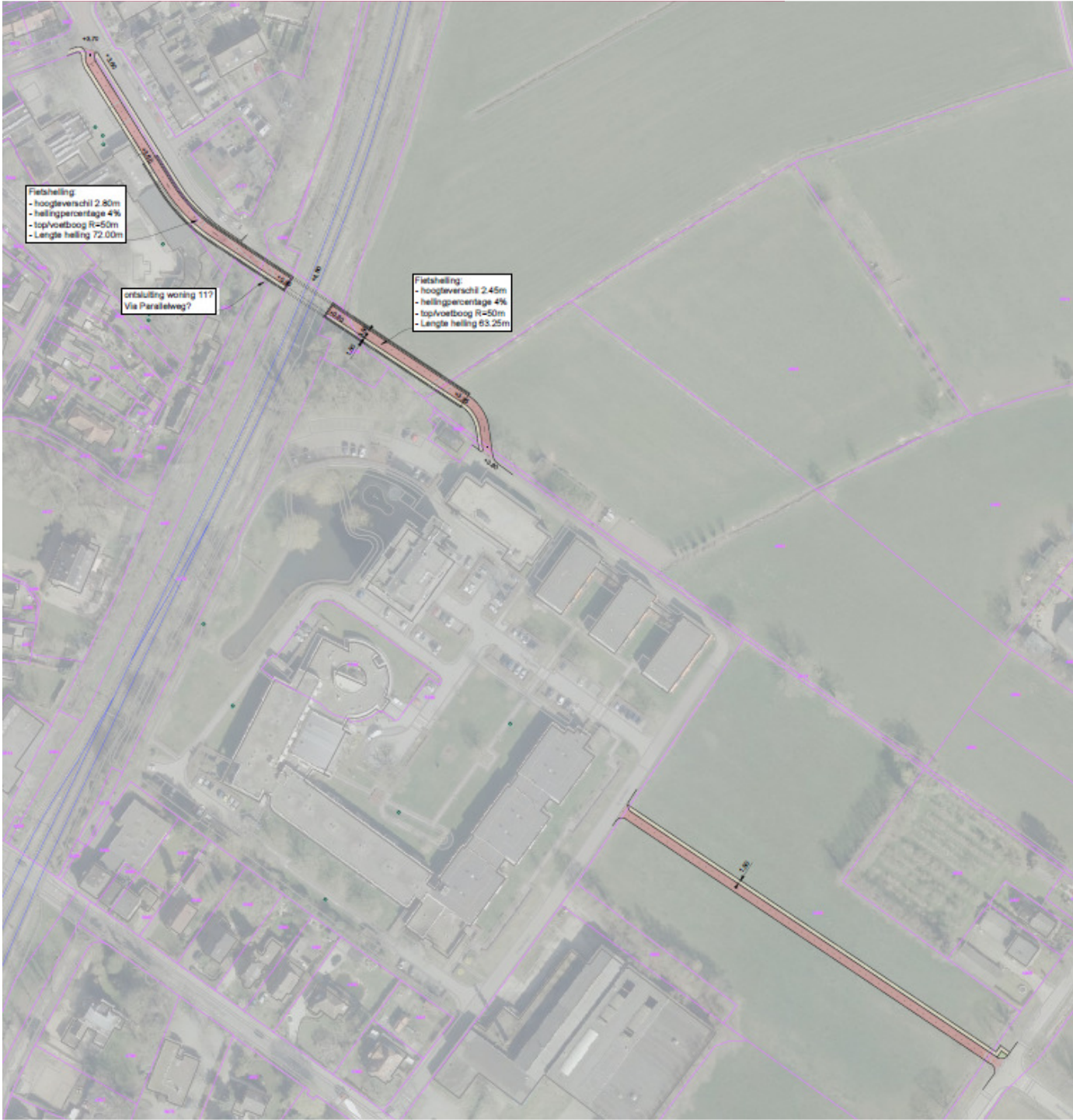
- Tunnel langzaam verkeer in het verlengde van de Roodborst (dus niet in het verlengde van de Olsterkampweg)
- Rechtdoor richting Koekoekspad (maar niet over het Koekoekspad)
- Aansluiting op Koekoekspad (tot hier voetpad)
- Vanaf hier directe route naar De Hooiberg
- Nieuwe oversteek Koekoeksweg

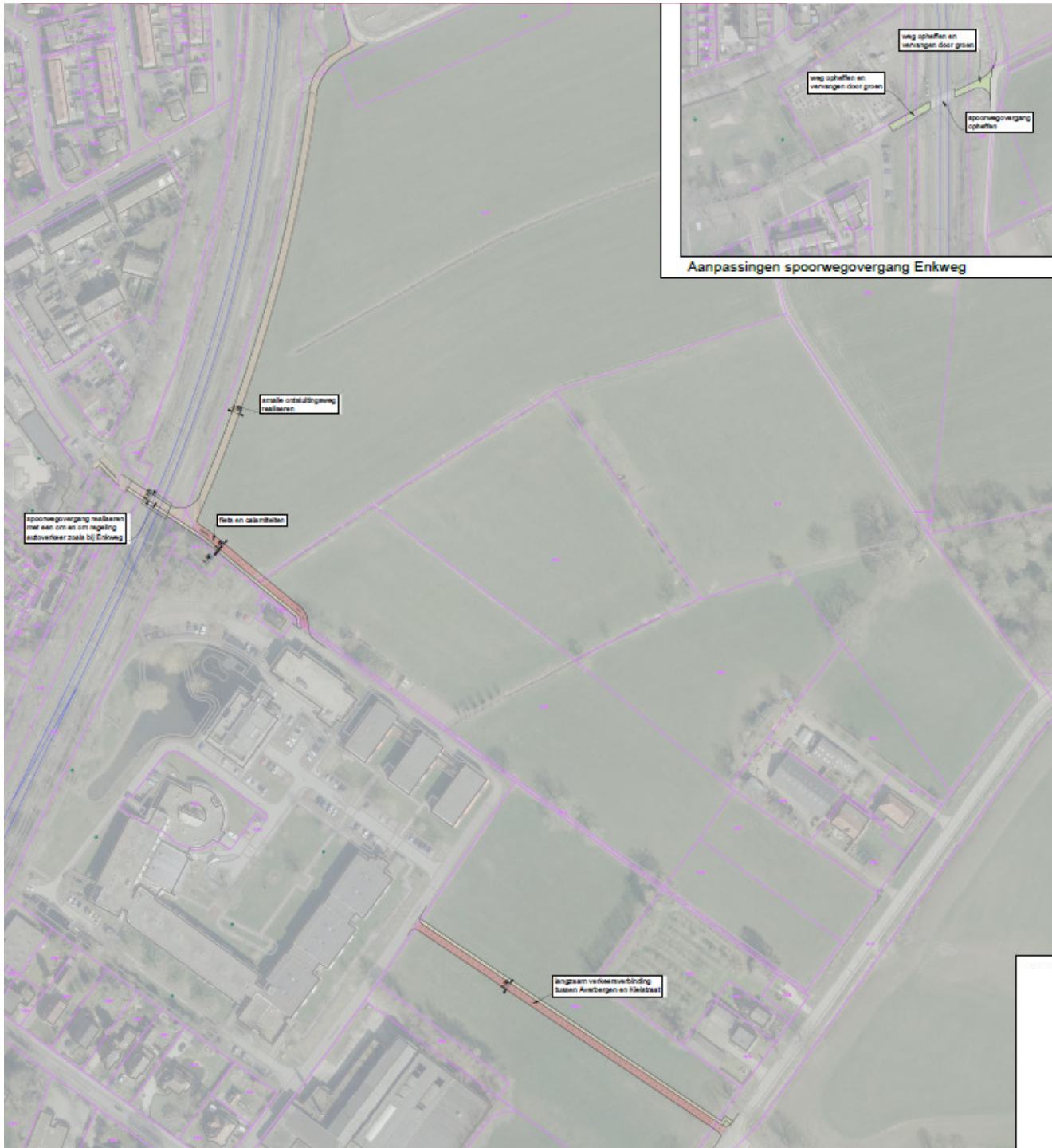


Locatie 6: Ter Stegestraat

Kenmerken

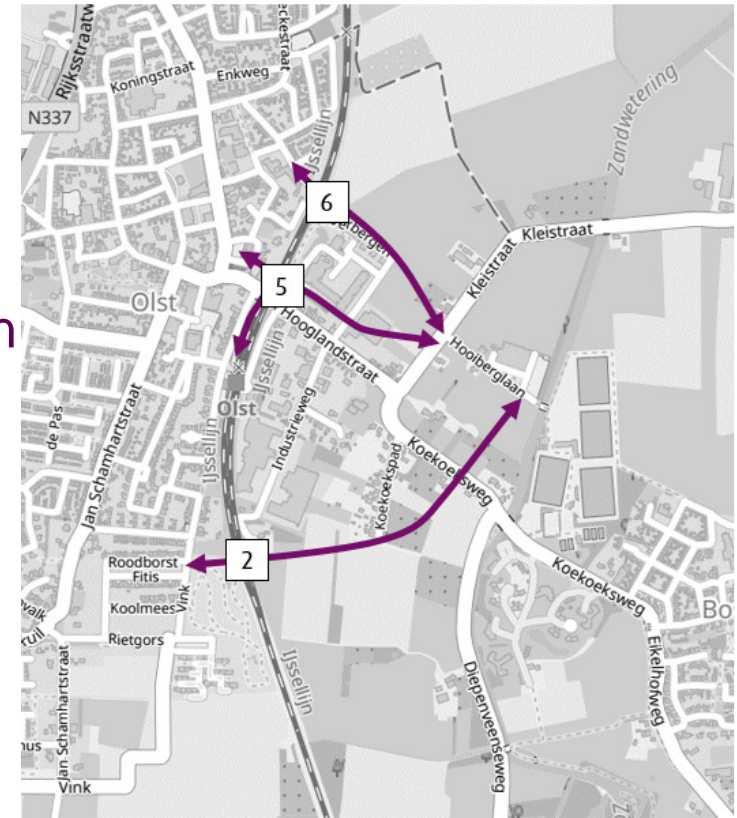
- (6a) tunnel langzaam verkeer:
 - Direct ten zuiden van Ter Stegestraat hellingbaan
 - Direct ten noorden van Averbergen hellingbaan
 - Op Averbergen aansluiten
 - Nieuwe verbinding tussen Averbergen en Hooiberglaan
 - Verbinding via Enkweg geschikt maken voor calamiteitenroute?
- (6b) gelijkvloers langzaam verkeer:
 - Opheffen overweg Enkweg
 - Nieuwe overweg in verlengde van Ter Stegestraat
 - Geschikt als calamiteitenroute
 - Nieuwe verbinding direct langs de oostzijde spoor naar de volkstuinten
 - Nieuwe verbinding tussen Averbergen en Hooiberglaan

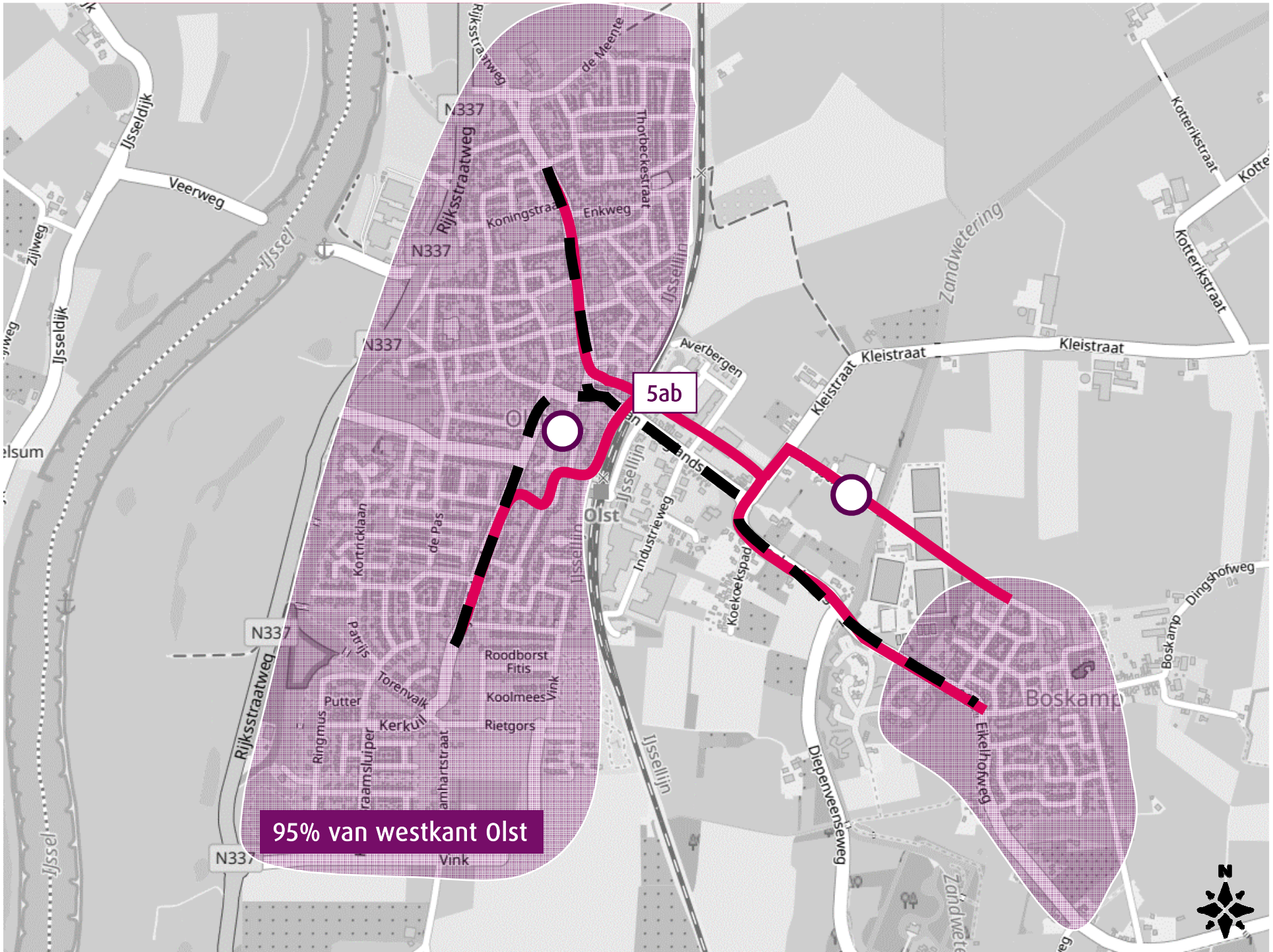




Oplossing 'scheiden'

- Locatie 5 (A en B): Y-tunnel: van Kerkplein en Stationsweg naar achterzijde bebouwing Jan Hooglandstraat en Averbergen
- Profiel tunnels:
 - Voetpad 1,5 meter
 - Fietspad 3,5 meter
 - Helling geschikt voor al het langzaam verkeer
- Inclusief vervanging voetpad tussen Stationsweg en Joke Smitlaan (parallel aan het spoor) door fietspad





Oplossing 'scheiden'

Potentieel gebruik

- Bedient bijna volledige westkant Olst
- Aantrekkelijk voor routes vanaf oost naar centrum
- Werkelijk gebruik zal tegenvallen:
 - Parallele route, maar twee keer oversteken Jan Hooglandstraat
 - Gelijkvloerse route Jan Hooglandstraat blijft te gebruiken
 - Huidige verbinding (gewoonte gedrag)

Afstanden

- Geen kortere afstand van routes
- Directe verbinding naar Averbergen, Abersonterrein en Hooiberg

Fietsnetwerk

- Goed te integreren in het fietsnetwerk
- Geen toevoeging en geen invulling van ontbrekende schakel

Locatie 5ab

Kenmerken

- Combinatie 5a en 5b: oostzijde 1 hellingbaan wetszijde 2 hellingbanen: in zuidelijke richting en in noordwestelijke richting
- Verbinding via Enkweg geschikt maken voor calamiteitenroute?
- Oostzijde:
 - Hellingbaan tussen Averbergen en achterkanten woningen Jan Hooglandstraat (via parkeerterrein Aula)
 - Parkeerplaatsen Averbergen verplaatsen naar het noorden i.v.m. hellingbaan
 - Fietspad over Abersonterrein naar Kleistraat in het verlengde van hellingbaan (zo dicht mogelijk bij Jan Hooglandstraat!)

Locatie 5ab

Kenmerken

- Westzijde in zuidelijke richting
 - Door bedrijfsgebouw Jan Hooglandstraat 43 & 43A
 - Tunnel onder Jan Hooglandstraat
 - Over parkeerterrein Stationsweg
 - Parallel aan spoor naar maaiveld
 - Aansluiten op fietsparkeerplaatsen station
- Westzijde in noordwestelijke richting
 - Door tuinen Kerkplein 11 en 13
 - Tussen kerk en De Bastiaan
 - 6,5 meter ruimte beschikbaar is onvoldoende, dus door De Bastiaan
 - Over Kerkplein en aansluiten op Kornet van Limburgstirumstraat
 - Noordelijkere tracés (meer langs het spoor) sluiten niet aan op fietsnetwerk (bijvoorbeeld richting winkels) en wegenstructuur



Bestemmingsplan en eigendommen

- Voor alle varianten aanpassing bestemmingsplannen nodig:
 - Archeologie in ieder geval aandachtspunt
 - Landschappelijke inpassing aandachtspunt in variant 2
- Voor alle varianten aankoop gronden nodig
- Voor variant 5ab aankoop gebouwen nodig



Investeringskosten

'spreiden'	miljoen euro
2 Roodborst	€ 6,5
6a tunnel	€ 3,7
6b overweg	€ 1,6
gebouwen	€ 0,0
Totaal:	
2+6a tunnel	€ 10,2
2+6b overweg	€ 8,1

'scheiden'	miljoen euro
5ab 'scheiden'	€ 10,4
gebouwen	€ 0,7
Totaal:	
2+6a tunnel	€ 11,1

- Exclusief grondkosten (en onder andere btw)

Conclusie langzaam verkeer verbinding

	2+6a/6b 'spreiden'	5ab 'scheiden'
Potentieel gebruik	70%	potentieel hoog 95%, werkelijk lager
Afstanden fiets	+ kortere afstanden	0 nauwelijks van invloed
Fietsnetwerk	+ toevoegen ontbrekende verbinding	+ voor iedereen alternatief Jan Hooglandstraat
Ruimtelijk inpasbaar	0	-
Te gebruiken als calamiteitenroute?	nee, maar via Enkweg? (wel bij gelijkvloers)	nee, maar via Enkweg?
Sociale veiligheid	0 (bij gelijkvloers +)	- (door open en zorgvuldige vormgeving kruispunt in tunnelbak te beperken)
Bestemmingsplan	aanpassen	aanpassen
Eigendommen	gronden	gronden en gebouwen
Investeringskosten (exclusief gronden)	2+6a €10,2 miljoen 2+6b € 8,1 miljoen	€ 11,1 miljoen (inclusief gebouwen)

Conclusie langzaam verkeer verbinding

- Uitgangspunt is ook verbetering Jan Hooglandstraat
- Voorkeur: 2+6a/6b 'spreiden'
 - Toevoeging van extra (en kortere) verbindingen aan fietsnetwerk
- Voorkeur 6a tunnel of 6b overweg?
 - Verschillen: kosten, calamiteitenroute en spoorveiligheid
 - Afstemming met Prorail