

Gemeente Olst-Wijhe

Verkeersstudie Olst-Wijhe



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Olst-Wijhe

Verkeersstudie Olst-Wijhe

Datum 29 november 2016
Kenmerk OLW028/Fdf/0142.02
Eerste versie

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gemeente Olst-Wijhe
Titel rapport	Verkeersstudie Olst-Wijhe
Kenmerk	OLW028/Fdf/0142.02
Datum publicatie	29 november 2016

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Leeswijzer	5
2	Uitgangspunten	6
2.1	Wegencategorisering	6
2.2	Verkeersmodel	8
3	Verkeersstructuur Olst-Wijhe	9
3.1	Hoofdstructuur	9
3.2	Wijhe	10
3.3	Olst	10
3.4	Verkeersvisie	10
4	Knelpunten Olst	12
4.1	Verkeerssituatie in Olst	12
4.2	Verkeersknelpunten Olst	14
4.3	Conclusie	15
5	Varianten Olst	16
5.1	Variant 1: zuidelijke randweg	17
5.2	Variant 2: noordelijke randweg	19
5.3	Alternatieven	22
5.4	Conclusie ontsluiting Olst	22

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Olst-Wijhe heeft te maken met diverse bouwplannen en verkeerskundige ontwikkelingen die voor de gemeente aanleiding zijn om een structuurvisie op te stellen. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad structuurvisies vast, met daarin de hoofdzaken van het te voeren ruimtelijke beleid. Als onderdeel van de structuurvisie is tevens deze verkeersvisie voor opgesteld. In belangrijke mate draait het om een visieontwikkeling op hoofdlijnen, maar er dienen ook concrete antwoorden te worden gegeven op huidige en toekomstige verkeersproblemen.

Binnen de gemeente speelt één substantieel verkeersvraagstuk: de ontsluiting van Olst. In de voorgaande verkeersvisie was dit al gesignaleerd, maar destijds was de situatie nog niet zodanig dat er direct maatregelen nodig waren. Nu, enkele jaren verder, is de situatie opnieuw bezien. Daartoe is een nieuw verkeersmodel opgesteld en voorliggende analyse uitgevoerd. De onderzoeksvragen waarop wordt ingegaan zijn:

- Hoe is de huidige en toekomstige verkeerssituatie in Olst?
- Welke knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid doen zich voor als gevolg van de verkeerssituatie?
- Wat zijn de effecten van een noordelijke en van een zuidelijke randweg op de verkeerssituatie in Olst?
- Is het nuttig, noodzakelijk of wenselijk een dergelijke randweg te realiseren?
- Zijn er alternatieven voor een dergelijke randweg?

1.2 Leeswijzer

Op basis van voorgaande bestaat deze verkeersvisie uit drie onderdelen. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten: het verkeersmodel en de wegencategorisering. In hoofdstuk 3 is de voorgaande verkeersvisie geactualiseerd. In hoofdstukken 4 en 5 wordt ingegaan op het verkeersvraagstuk: de ontsluiting van Olst.

2

Uitgangspunten

Het beleid in de gemeente gaat uit van een evenwicht in bereikbaarheid en leefbaarheid. Voor de bereikbaarheid wordt aangesloten op provinciaal beleid. Gemeentelijke maatregelen kunnen wellicht bijdragen aan een betere bereikbaarheid van regionale en lokale belangrijke locaties. De uitgangspunten daarbij zijn:

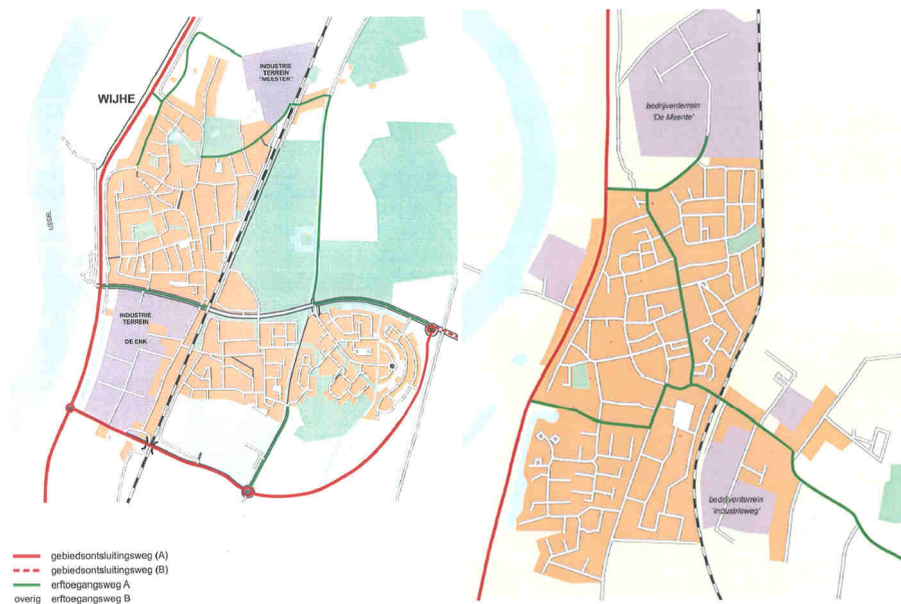
- de door de gemeente vastgestelde wegcategorisering.
- het gemeentelijk verkeersmodel;

2.1 Wegcategorisering

De wegcategorisering van de gemeente Olst-Wijhe is vastgelegd in het gemeentelijk categoriseringsplan (zie figuren 2.1 en 2.2). Daarin is een categorisering van de wegen opgenomen conform het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig'. Er worden twee hoofdfuncties onderscheiden. Enerzijds de verkeersfunctie, waarbij het stromen van het gemotoriseerd verkeer prioriteit heeft. Dit zijn de gebiedsontsluitingswegen. Anderzijds de verblijfsfunctie, waar de prioriteit ligt bij de uitwisseling (bestemmingsverkeer en langzaam verkeer) en de omgeving van de weg. Dit zijn de erftoegangswegen.

Figuren 2.1 en 2.2 geeft de wegcategorisering volgens het gemeentelijk categoriseringsplan. Ten opzichten van dit plan hebben de afgelopen jaren de vogelende wijzigingen plaats gevonden:

- Raalterweg Wijhe erftoegangsweg B van N337 tot Oude Raalterweg met 30 km regime;
- Raalterweg Wijhe erftoegangsweg A van Oude Raalterweg tot N756 met 50 km regime;
- Jan Schamhartstraat in centrum Olst (van Wethouder A.G. Dekkerlaan tot Aaldert Geertstraat) erftoegangsweg B met 30 km regime;
- Aaldert Geertstraat in centrum Olst (van Jan Schamhartstraat tot Kornet van Limburg Stirumstraat) erftoegangsweg B met 30 km regime;
- Eikelhofweg en Boxbergerweg erftoegangsweg B met 60 km regime.



Figuur 2.1: Wegencategorisering kernen Olst en Wijhe zoals opgenomen in gemeentelijk categoriseringsplan



Figuur 2.2: Wegencategorisering buitengebied gemeente Olst-Wijhe zoals opgenomen in gemeentelijk categoriseringsplan

2.2 Verkeersmodel

Voorafgaand aan het opstellen van deze verkeersvisie heeft de gemeente Olst-Wijhe het verkeersmodel geactualiseerd. De voorgaande actualisatie van het verkeersmodel voor de gemeente Olst-Wijhe was in 2005. Dit model had als basisjaar 2004 en prognosejaar 2020. De uitgangspunten waarop dat verkeersmodel was gebouwd zijn dus verouderd. Sinds 2005 hebben diverse ontwikkelingen plaats gevonden die van invloed zijn op het verkeersbeeld in de gemeente. De ontwikkelingen betreffen onder andere:

- Olst: Zonnekamp oost, centrumplan;
- Wijhe: Noorder Koeslag, gerealiseerde herindeling Raalterweg;
- regionale ontwikkelingen: de inmiddels gerealiseerde omlegging Wesepe, de ontwikkelingen in provinciale en rijkswegen.

De bij het opstellen van het nieuwe verkeersmodel voor de gemeente Olst-Wijhe zijn weer state-of-the-art instrumenten gebruikt. Niet alleen is de gemeente en haar omgeving zeer gedetailleerd gemodelleerd en gecontroleerd (intensiteiten, wegen met snelheden en capaciteiten, kruispuntvormen en een gedetailleerde gebiedsindeling), maar is ook rekening gehouden met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en de regio. Ook zijn alle relevante demografische en kostenontwikkelingen meegenomen volgens, in het vakgebied gangbare, scenario's. In het model wordt bij de keuze van het verkeer voor een bepaalde route (net als in de praktijk) zelfs rekening gehouden met de drukte op het wegennet. Er is dus met nadruk veel aandacht besteed aan de betrouwbaarheid van de gebruikte instrumenten.

Basisjaar

Bij verkeersmodellen wordt in eerste instantie het basisjaar gemodelleerd (in dit geval 2015). De belangrijkste reden hiervoor is het kunnen toetsen van resultaten aan de werkelijkheid. De betrouwbaarheid van het gemodelleerde basisjaar moet zo hoog mogelijk zijn om betrouwbare prognoses te kunnen doen bij het beschouwen van gewenste infrastructuur aanpassingen, ruimtelijke ontwikkelingen, toekomstjaren (demografische en mobiliteitsontwikkelingen) en/of combinaties hiervan.

Toekomst

Het gekalibreerde verkeersmodel van het basisjaar wordt gebruikt om prognoses te maken voor de toekomst (in dit geval het jaar 2025). Hierbij worden de verschillende onderdelen van het verkeersmodel zodanig aangepast dat zij de situatie in 2025 zo optimaal mogelijk weergeven. Zo wordt rekening gehouden met veranderingen in de sociaal-economische structuur en de bereikbaarheid van het studiegebied. Ook veranderingen zoals inkomen, reiskosten en autobezit zijn van invloed op de ontwikkeling van de mobiliteit. Deze zijn overgenomen uit het Nationaal Regionaal Model 2015 Oost-Nederland, het verkeersmodel van Rijkswaterstaat voor deze regio. In dit model zijn alle grootschalige ontwikkelingen zoals nieuwe snelwegen, capaciteitsverbeteringen, woningbouwlocaties en uitbreidingen van bedrijventerreinen opgenomen. Deze gegevens zijn verfijnd voor de regio door meer specifieke gegevens over bouwlocaties en ontwikkelingen op te nemen. Bij de keus of iets wel of niet moet worden meegenomen is als criterium gehanteerd dat het onomkeerbaar en realistisch is, het moet 'vastgesteld beleid' zijn.

3

Verkeersstructuur Olst-Wijhe

De verkeersvisie uit 2008 geeft nog altijd een goed beeld van de gemeentelijk visie op het verkeer in Olst en Wijhe. In dit hoofdstuk is daarom een samenvatting opgenomen van de relevante onderdelen uit deze verkeersvisie.

3.1 Hoofdstructuur

De grootste kernen Olst en Wijhe zijn goed ontsloten via het provinciale wegennet. Er is geen sprake van bereikbaarheidsproblemen. Congestievorming zoals normaal in stedelijk gebied voorkomt is niet aanwezig. Het snelwegennet is vanuit de gemeente niet rechtstreeks bereikbaar. Richting de A28 moet eerst door Zwolle worden gereden, richting de A50 moet met een veerpont de IJssel worden overgestoken en richting de A1 moet eerst door Deventer worden gereden. De aansluiting van de gemeente op het openbaar vervoer netwerk is zeer goed. Met Intercity treinen vanuit Olst en vanuit Wijhe elk half uur richting Zwolle en richting Deventer, Zutphen, Arnhem en Nijmegen is de verbinding in deze richting uitstekend.

De hoofdstructuur in de regio waarin de gemeente Olst-Wijhe ligt bestaat uit de volgende wegen:

- A50 en A1 de rijkswegen als verbinding met de rest van Nederland.
- De Rijksweg N337 verbindt Olst en Wijhe met Deventer en Zwolle. Deze weg heeft de functie van een gebiedsontsluitingsweg en is daarom 80 km/h. Ter hoogte van de kernen kan de snelheid verlaagd worden naar 50 km/h indien de weg de uitstraling heeft van een weg binnen de bebouwde kom.
- De N348 en N35 vormen de verbinding tussen Deventer, Raalte en Zwolle. De N35 heeft de functie van een stroomweg. De N348 heeft de functie van een gebiedsontsluitingsweg.
- Tussen Wijhe en Raalte en tussen Olst en de N348 bevinden zich wegen ter ontsluiting van de kernen richting het oosten.

3.2 Wijhe

In de kern Wijhe van de gemeente Olst-Wijhe werd najaar 2006 de zuidoostelijke randweg rond Wijhe - 'De Omloop' - geopend. De Omloop betreft de realisatie van een zuidoostelijke randweg rond Wijhe inclusief de aanleg van een spoorwegonderdoorgang. De Omloop vormt de verbinding tussen de Rijksstraatweg (N337) en de Raalterweg (N765). Met de aanleg van deze verbinding is een betere ontsluiting van de sportvelden, het zwembad, de sporthal, de Capellenborg, de Krijtenberg en de woonwijk de Noorder Koeslag bereikt. Daarnaast is met de aanleg van deze weg de kern van Wijhe ontlast van het doorgaande verkeer Raalte - Deventer - Zwolle - Noord-Veluwe en visa versa. Hierdoor is de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern Wijhe vergroot. Onderdeel hiervan is de herinrichting van de Raalterweg. De Raalterweg is van de N337 tot de Oude Raalterweg een erftoegangsweg B met 30 km regime geworden en van de Oude Raalterweg tot de N756 een erftoegangsweg A met 50 km regime. In Wijhe spelen op dit moment geen grootschalige verkeersvraagstukken die een plek moeten krijgen in deze verkeersvisie en structuurvisie.

3.3 Olst

Het wegennet van het centrum van Olst is heringericht. Hiermee is het dorpscentrum te verbeterd en aantrekkelijker gemaakt. Onderdeel hiervan is de functiewijziging van de Jan Schamhartstraat (van Wethouder A.G. Dekkerlaan tot Aaldert Geertstraat) en de Aaldert Geertstraat (van Jan Schamhartstraat tot Kornet van Limburg Stirumstraat) in een erftoegangsweg B met 30 km regime;

De huidige verbinding tussen de Provinciale Weg en Boskamp - Wesepe verloopt midden door de kern via de Wethouder A.G. Dekkerlaan en Jan Hooglandstraat. In de Jan Hooglandstraat ligt de enige spoorwegovergang die Boskamp en het oosten van Olst verbindt met de rest van Olst en de Rijksstraatweg (N337). Deze route leidt het doorgaande verkeer door een verblijfsgebied. Het vermoeden bestaat dat deze weg overbelast is, of in de toekomst wordt en dat de leefbaarheid in het dorp hieronder lijdt. Dit verkeersvraagstuk is ook gesignaleerd in de voorgaande verkeersvisie, maar destijds was de situatie nog niet zodanig dat er direct maatregelen nodig waren. Nu, enkele jaren verder, is de situatie opnieuw bezien. Hierop wordt in hoofdstuk 4 ingegaan.

3.4 Verkeersvisie

Het beleid in de gemeente gaat uit van een evenwicht in bereikbaarheid en leefbaarheid. Voor de bereikbaarheid wordt aangesloten op provinciaal beleid. Gemeentelijke maatregelen kunnen wellicht bijdragen aan een betere bereikbaarheid van regionale en lokale belangrijke locaties.

De verkeersvisie is een onderlegger voor de toekomstvisie van de gemeente Olst-Wijhe. De algemene visie van de gemeente Olst-Wijhe op verkeer en vervoer bestaat uit de onderstaande onderdelen:

- Bereikbaarheid is een voorwaarde voor het functioneren van de gemeente.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid in het algemeen, voor het eigen wegennet en in samenwerking met de provincie.
- Het verkeers- en vervoerbeleid ondersteunt de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. De ontsluiting bij nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen moet uiteraard goed geregeld zijn.
- Het verkeers- en vervoerbeleid draagt bij aan de doelstellingen van landbouw, natuur en recreatie. In het buitengebied zijn 60-zones herkenbaar en kosteneffectief ingericht.
- De gemeente is aantrekkelijk voor toerisme en recreatie. Dit sterke punt benadrukken door wandel- en fietspadenstructuur en inrichting te verbeteren.
- De door de raad vastgestelde wegcategorisering is de kapstok voor de infrastructuurele maatregelen.
- De huidige en toekomstige knelpunten worden in het kader van de wegcategorisering en de (gekozen) structuurvisie beoordeeld en geprioriteerd.
- Er dient een evenwicht te bestaan in de vraag naar en het aanbod aan parkeerplaatsen, met name in de centra van Olst en Wijhe. Bij schaarste kunnen (verdergaande) reguleringsmaatregelen overwogen worden.
- In Wijhe spelen op dit moment geen grootschalige verkeersvraagstukken die een plek moeten krijgen in deze verkeersvisie en structuurvisie.
- In Olst speelt wel een grootschalige verkeersvraagstukken. Daarop wordt in het volgende hoofdstuk dan ook ander ingegaan.

4

Knelpunten Olst

Zoals in voorgaande hoofdstuk benoemt speelt binnen de gemeente één substantieel verkeersvraagstuk: de ontsluiting van Olst. In dit en het volgende hoofdstuk wordt daarop ingegaan aan de hand van de volgende onderzoeksvragen:

- Hoe is de huidige en toekomstige verkeerssituatie in Olst? (paragraaf 4.1)
- En welke knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid doen zich voor als gevolg van deze verkeerssituatie? (paragraaf 4.2)
- Wat zijn de effecten van een noordelijke en van een zuidelijke randweg op de verkeerssituatie in Olst? (paragraaf 5.1 en 5.2)
- Is het nuttig, noodzakelijk of wenselijk een dergelijke randweg te realiseren? Of zijn er alternatieven voor een dergelijke randweg? (paragraaf 5.3 en 5.4)

4.1 Verkeerssituatie in Olst

Huidige ontsluiting Olst (figuur 4.1)

De N337 ontsluit Olst in noordelijke en zuidelijke richting. De huidige verbinding in oostelijke richting (tussen de N337 en de N348, via Boskamp richting Wesepe) loopt door Olst via de Wethouder A.G. Dekkerlaan, Jan Schamhartstraat en Jan Hooglandstraat. Deze route leidt het doorgaande verkeer door het centrum van Olst. Het vermoeden bestaat dat deze weg overbelast is, of in de toekomst wordt en dat de leefbaarheid in het dorp hieronder lijdt. De Kornet van Limburg Stirumstraat is de belangrijke noord-zuid verbinding in Olst. Op dit moment is er één spoorwegovergang aanwezig die Boskamp en het oosten van Olst verbindt met de rest van Olst en de N337.



Figuur 4.1: Huidig ontsluiting Olst

Verkeersintensiteit

In tabel 4.1 is voor de belangrijkste wegen in Olst de verkeersintensiteit naast de capaciteit gezet. Het betreft aantal motorvoertuigen per werkdagemaal.

- De capaciteit is overgenomen uit het gemeentelijk wegencategoriseringsplan. Dit is geen hard getal maar geeft een indicatie van wat de weg verkeersveilig kan verwerken.
- De intensiteit is overgenomen uit het verkeersmodel. In de komende jaren zijn er in en rondom Olst enkele ontwikkelingen voor zowel woningen als werkgelegenheid gepland. Deze ontwikkelingen hebben invloed op de verkeersstromen in de gemeente. In het geactualiseerde verkeersmodel zijn deze ontwikkelingen, naast de andere maatschappelijke ontwikkelingen die de verkeersintensiteiten beïnvloeden, mee genomen. Het verkeersmodel geeft daardoor een goede inschatting hoeveel verkeer er in de toekomst over de verschillende wegen in de gemeente gaat rijden (zie hoofdstuk 2).

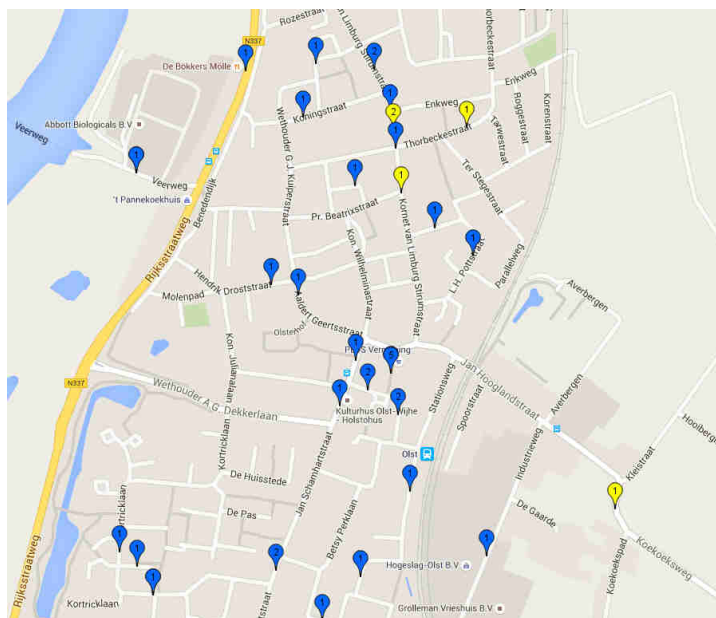
	capaciteit	intensiteit 2015	intensiteit 2025	verschil huidig en toekomst
Aaldert Geertsstraat (winkeldeel)	1.500	2.300	2.700	+400
Jan Hooglandstraat (spoor)	4.000	5.200	5.900	+700
Kornet van Limburg Stirumstraat	4.000	4.600	5.000	+400
Jan Schamhartstraat (winkeldeel)	1.500	2.000	2.500	+500
Wethouder A.G. Dekkerlaan	4.000	3.800	4.200	+400
De Meente (nabij Rijksstraatweg)	4.000	5.300	5.900	+600
De Kneu (nabij rotonde)	4.000	1.000	1.000	0

Tabel 4.1: Etmaalintensiteiten (mvt) op de belangrijke wegen in Olst.

Uit tabel 4.1 blijkt dat de verkeersintensiteit op wegen hoger is dan de capaciteit uit het wegencategoriseringsplan. Dit betekent dat op deze wegen veel verkeer rijdt in verhouding tot het wegtype. De prognose van de toekomstige situatie laat een groei zien van de verkeersintensiteiten.

Verkeersongevallen

Figuur 4.2 laat de geregistreerde verkeersongevallen in de afgelopen 5 jaar zien in het centrum van Olst. Er zijn relatief weinig ongevallen gebeurd. Hierbij moet vermeld worden dat de registratiegraad van ongevallen erg laag is door het verdwijnen van de landelijke registratieplicht door de politie. Maar afgezet tegen het landelijk beeld is het aantal ongevallen in Olst laag.



Figuur 4.2: Verkeersongevallen in Olst in de periode 2010-2015

4.2 Verkeersknelpunten Olst

De huidige ontsluiting van Olst geeft een aantal knelpunten. Dit heeft gevolgen voor de drie onderdelen van een goed wegennet: veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. In deze paragraaf zijn de knelpunten nader toegelicht:

- verkeersintensiteit op veel wegen hoger dan de wenselijke capaciteit;
- doorgaand verkeer door de kern;
- vrachtverkeer door het centrum;
- één spoorwegovergang.

Verkeersintensiteit in relatie tot capaciteit

Tabel 4.1 laat zien dat op een aantal wegen de intensiteit hoger is dan de capaciteit. De capaciteit is in dit geval de volgens het wegencategoriseringsplan maximale verkeersintensiteit voor een verkeersveilige verkeersafwikkeling op het betreffende wegtype. Deze overbelasting doet zich met name voor op de Jan Hooglandstraat, het winkeldeel van de Aaldert Geertsstraat en de Jan Schamhartstraat, en ook op de Kornet van Limburg Stirumstraat. Overbelasting van de wegen is nadelig voor de veiligheid op deze wegen. De wegen liggen in verblijfsgebieden. In dergelijke verblijfsgebieden zijn veel kwetsbare verkeersdeelnemers aanwezig zoals fietsers en voetgangers. Wanneer de verkeersintensiteit toeneemt, komen deze weggebruikers in het geding.

Doorgaand verkeer door de kern

In de beleving van de bewoners rijdt er veel doorgaand verkeer door de kern. Dit is ook onderzocht met het verkeersmodel. Daaruit blijkt dat van het verkeer dat over de spoorwegovergang in de Jan Schamhartstraat rijdt circa 50% geen herkomst of bestemming

heeft in Olst (tussen de N337 en het spoor) heeft. De helft van het verkeer over de overweg zal in de beleving dus worden gezien als doorgaand verkeer. Dit rijdt door het centrum en over de Kornet van Limburg Stirumstraat, wat nadelig is voor de leefbaarheid. Deze erftoegangswegen hebben niet de voorzieningen om het doorgaand verkeer goed te faciliteren. Erftoegangswegen zijn meer geschikt voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer rijdt bij voorkeur over gebiedsontsluitingswegen die wel die voorzieningen hebben zoals voldoende breedte en vrijliggende fietspaden.

Vrachtverkeer door het centrum

In de beleving van de bewoners rijdt er veel vrachtverkeer door het centrum. Elk centrum heeft een beperkte hoeveelheid vrachtverkeer voor bijvoorbeeld de bevoorrading van de winkels. In Olst gaat het echter om circa 300 tot 400 vrachtwagens per etmaal zo blijkt uit tellingen en het verkeersmodel. Dit is meer dan op een dergelijke wegen over het algemeen gebruikelijk is. De erftoegangswegen in het centrum zijn hiervoor niet geschikt. Onder andere aan de Industrieweg bevinden zich twee bedrijven die veel vrachtverkeer genereren en via het centrum naar de N337 rijden. De huidige route door het centrum heeft een aantal krappe bochten en veel menging met langzaam verkeer. Hierdoor moet het vrachtverkeer langzaam rijden, ontstaat schade aan de wegen en afwatering, en is de kans op verkeersonveilige situaties groot. Volgens de principes van Duurzaam Veilig is het niet wenselijk om verkeer van sterk verschillende massa's te mengen. Een verkeersongeval tussen een vrachtwagen en een fietsers of voetganger kan ook bij lage snelheden vergaande gevolgen hebben.

Eén spoorwegovergang

Op dit moment is er voor het verkeer met een bestemming of herkomst in Boskamp of de oostzijde van Olst maar één mogelijkheid om het spoor over te komen. Dit is een bewaakte overgang waar 4 keer per uur een trein rijdt en mogelijk enkele malen per dag goederenvervoer langs komt. Het station ligt vlakbij de overweg waardoor de treinen met weinig vaart langs komen en daardoor meer wachttijd veroorzaken. Vooral voor calamiteitenvervoer levert dit problemen op. Een spoedrit van de brandweer of ambulance kan kostbare minuten verliezen door een gesloten spoorwegovergang. Een ander probleem met de spoorwegovergang is dat een storing op de overweg of met de seinen er geen verbinding meer is tussen enerzijds Olst en de N337 en anderzijds het oosten van Olst, Boskamp en de N348. De beschikbaarheid van maar één spoorwegovergang is dus nadelig voor de bereikbaarheid van Olst

4.3 Conclusie

Bovenstaande knelpunten laten zien dat maatregelen wenselijk zijn. Het is nodig de spoorwegovergang op de Jan Hooglandstraat te ontlasten en te voorzien in een ongelijkvloerse spoorkruising. Bij de huidige ontsluiting van Olst is de verkeersintensiteit op veel wegen hoger dan wat vanuit verkeersveiligheid wenselijk wordt geacht. Bovendien bestaat het verkeer uit veel doorgaand verkeer en veel vrachtverkeer wat nadelig is voor de veiligheid en leefbaarheid. Daarbij komt dat de beschikbaarheid van maar één spoorwegovergang nadelig is voor de bereikbaarheid.

5

Varianten Olst

Om de knelpunten te ondervangen zijn er twee grootschalige maatregelen onderzocht om de spoorwegovergang en het centrum van Olst te ontlasten. Beide varianten bestaan uit het aanleggen van een randweg met een tunnel onder het spoor. De varianten verschillen in de ligging van de randweg en tunnel (zie figuur 5.1).



Figuur 5.1: Indicatie mogelijke route zuidelijke (links) en noordelijke (rechts) randweg

Voor de exacte ligging en de aansluiting van de nieuwe wegen op de bestaande infrastructuur zijn in deze verkeersvisie aannames gedaan. Zo kan het bijvoorbeeld ook aantrekkelijk zijn de Industrieweg rechtsreeks op de noordelijke en de zuidelijke randweg aan te sluiten. Dergelijke uitwerkingen moeten in een later stadium plaats vinden. Het gaat nu om de effecten van de principe oplossingen.

5.1 Variant 1: zuidelijke randweg

Beschrijving zuidelijke randweg

De eerste variant bestaat uit het aanleggen van een tunnel ten zuiden van de huidige spoorwegovergang. De weg die door deze tunnel leidt sluit aan de westkant aan op de Kneu en de zuidelijke rotonde. Ten oosten van het spoor sluit deze weg aan het kruispunt Koekoeksweg-Deventerweg. Via deze weg kan het verkeer uit Boskamp en de oostzijde van Olst het centrum meiden op weg naar de N337.

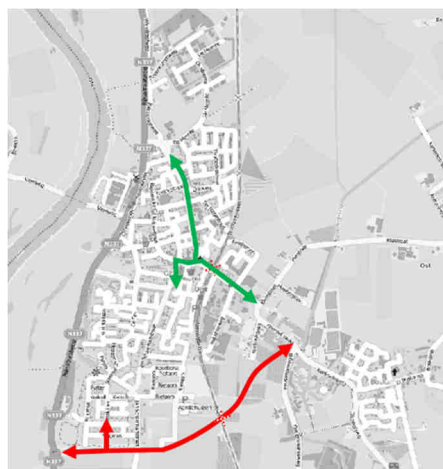
Effect op de verkeersstromen

Met behulp van het verkeersmodel is inzicht verkregen in het effect van deze randweg op de verkeersstromen. De intensiteiten uit het model zijn weergegeven in tabel 5.1 en heft effect dat de zuidelijke randweg op de verkeersstromen heeft is gevisualiseerd in figuur 5.2.

	capaciteit	intensiteit 2015	intensiteit 2025	intensiteit variant 1	verschil toekomst en variant 1
Aaldert Geertsstraat (winkeldeel)	1.500	2.300	2.700	1.900	-800
Jan Hooglandstraat (spoor)	4.000	5.200	5.900	4.600	-1.300
Kornet van Limburg Stirumstraat	4.000	4.600	5.000	3.900	-1.100
Jan Schamhartstraat (winkeldeel)	1.500	2.000	2.500	1.700	-800
Wethouder A.G. Dekkerlaan	4.000	3.800	4.200	4.300	+100
De Meente (nabij Rijksstraatweg)	4.000	5.300	5.900	5.700	-200
De Kneu (nabij rotonde)	4.000	1.000	1.000	2.300	+1.300
zuidelijke randweg	4.000	-	-	1.500	+1.500

Tabel 5.1: Toekomstige etmaalintensiteiten (mvt) na realisatie zuidelijke randweg op de belangrijke wegen in Olst.

Als gevolg van de zuidelijke randweg neemt de verkeersintensiteit op veel wegen in Olst af. De afname is vooral groot op de Aaldert Geertsstraat (winkeldeel), Jan Hooglandstraat, Kornet van Limburg Stirumstraat en Jan Schamhartstraat (winkeldeel). Op De Kneu en de zuidelijke randweg neemt de verkeersintensiteit toe. Het verkeer verplaatst dus vanuit de kern naar de zuidelijke randweg en de daarop aansluitende weg De Kneu.



Figuur 5.2: Effect op de verkeersstromen in Olst van de zuidelijke randweg (rood toename, groen afname)

Het gebruik van de nieuwe zuidelijke randweg is 1.500 mvt/etmaal. Dit is ten opzichte van de andere wegen beperkt. Op de Jan Hooglandstraat blijven bijvoorbeeld 4.600 mvt/etmaal rijden. Hoewel dit lage gebruik ook in de voorgaande verkeersvisie geconstateerd is, is dit opmerkelijk, want op het eerste oog is deze randweg een logische en directe verbinding is tussen Boskamp en de N337. Met het verkeersmodel zijn daarom aanvullende analyses uitgevoerd. De hieruit volgende conclusies is:

- Ten eerste blijkt uit de modelanalyse dat circa 70% van het verkeer dat in de huidige situatie op de overweg rijdt, via de Kornet van Limburg Stirumstraat van en naar het gebied ten noorden van de overweg rijdt. Dit verkeer gaat niet de zuidelijke randweg gebruiken, omdat de bestaande route door het centrum sneller blijft.
- Ten tweede blijkt zal ook het verkeer met een bestemming in het centrum van de huidige route gebruik blijven maken.
- Ten derde is er weinig verkeer wat van het gebied ten zuiden van Olst, via Olst, naar het gebied ten oosten van Olst rijdt (en andersom). Voor deze verbinding zijn kortere alternatieve routes beschikbaar, zoals de Boxbergerweg en de Diepenveenseweg. Hierdoor is het verkeer voor wie de zuidelijke randweg een aantrekkelijke verbinding is beperkt.

Effect zuidelijke randweg op de knelpunten

Hieronder is per knelpunt uit hoofdstuk 4 aangegeven wat het effect daarop is van de zuidelijke randweg.

- **Verkeersintensiteit in relatie tot capaciteit**

De afname van de verkeersintensiteit in Olst heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit beter past bij de verkeersveilige capaciteit. Echter op met name de Jan Hooglandstraat blijft de intensiteit hoger dan de capaciteit en is de afname ten opzichten van de huidige situatie beperkt. Dit knelpunt wordt dus maar deels opgelost.

- **Doorgaand verkeer door de kern**

De gewenste afname van het doorgaande verkeer door de kern via de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat is beperkt. De zuidelijke randweg is voor dit verkeer aanzienlijk om. Dit knelpunt blijft dus bestaan.

- **Vrachtverkeer door het centrum**

De zuidelijke randweg biedt de mogelijkheid aan vrachtverkeer om het centrum te ontwijken en niet meer via de Jan Hooglandstraat door het centrum naar de N377 te rijden. Het verkeersmodel laat zien dat ongeveer de helft van het vrachtverkeer verplaatst naar de zuidelijke randweg. Met behulp van aanvullende maatregelen is een verdere verschuiving af te dwingen, denk aan een verbod voor doorgaand vrachtverkeer over de overweg in Jan Hooglandstraat ondersteund met nader uit te werken maatregelen

- **Eén spoorwegovergang**

Met het aanleggen van een tunnel onder het spoor verbetert de bereikbaarheid van Boskamp en Olst-Oost. De spoortunnel kent geen wachttijden door gesloten spoorbomen wat de oostelijk gelegen bestemmingen makkelijker bereikbaar maakt. Dit is zeker voor

calamiteitenvervoer en in het geval van storingen op de overweg een groot voordeel, omdat een dichte spoorboom aanzienlijke vertragingen oplevert. Met de nieuwe tunnel komt dit niet meer voor.

Conclusie zuidelijke randweg

De zuidelijke randweg levert een verbetering op van de verkeerssituatie in Olst. De verkeersintensiteiten op de wegen in Olst nemen af en komen meer in verhouding met de verkeersveilige capaciteit, hoewel de Jan Hooglandstraat een knelpunt blijft. Voor het vrachtverkeer ontstaat een alternatieve route. Door de spoortunnel ontstaat een verbetering van de bereikbaarheid. De zuidelijke randweg heeft te weinig effect op het doorgaande verkeer door de kern. Het grootste nadeel van de zuidelijke randweg is dat, als gevolg van de oriëntatie van het verkeer, het toekomstig gebruik laag is (1.500 mvt/etmaal).

5.2 Variant 2: noordelijke randweg

Beschrijving noordelijke randweg

De tweede variant bestaat ook uit het aanleggen van een tunnel, maar dan ten noorden van de huidige spoorwegovergang. De weg die door deze tunnel leidt sluit aan de westkant aan op de Meente. Ten oosten van het spoor sluit deze weg aan op de Kleistraat, waar nu het zandpad in het verlengde van de Enkstraat aansluit.

Effect op de verkeersstromen

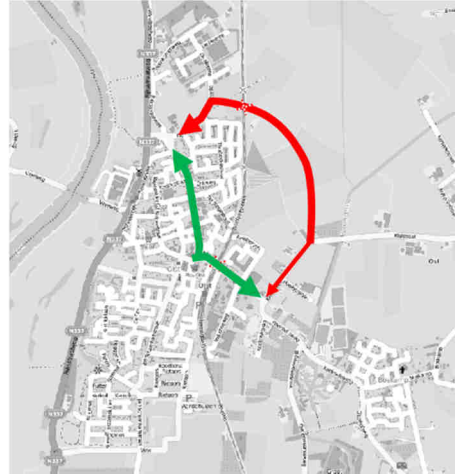
Ook de effecten op de verkeersstromen van deze variant zijn met het verkeersmodel in beeld gebracht (zie tabel 5.2 en figuur 5.3).

	capaciteit	intensiteit 2015	intensiteit 2025	intensiteit variant 2	verschil toekomst en variant 2
Aaldert Geertsstraat (winkeldeel)	1.500	2.300	2.700	2.500	-200
Jan Hooglandstraat (spoor)	4.000	5.200	5.900	2.600	-3.300
Kornet van Limburg Stirumstraat	4.000	4.600	5.000	1.000	-4.000
Jan Schamhartstraat (winkeldeel)	1.500	2.000	2.500	2.300	-200
Wethouder A.G. Dekkerlaan	4.000	3.800	4.200	5.000	+800
De Meente (nabij Rijsstraatweg)	4.000	5.300	5.900	5.200	-700
De Kneu (nabij rotonde)	4.000	1.000	1.000	1.000	-
noordelijke randweg	4.000	-	-	2.800	+2.800

Tabel 5.2: Toekomstige etmaalintensiteiten (mvt) na realisatie noordelijke randweg op de belangrijke wegen in Olst.

Via de noordelijke randweg kan het verkeer uit Boskamp en de oostzijde van Olst het centrum mijden op weg naar de N337. Het grootste effect heeft de noordelijke randweg

op de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat. Op deze wegen is een sterke vermindering van de intensiteit. Dit verkeer verplaatst naar de noordelijke randweg. De effecten op overige wegen zijn veel kleiner. Het verkeer wat van/naar de N377 in zuidelijke richting gaat en het verkeer wat een bestemming in het centrum heeft blijft van deze wegen gebruik maken. De toekomstige intensiteit op de noordelijke randweg is vergelijkbaar met het huidige gebruik van de Omloop in Wijhe.



Figuur 5.3: Effect op de verkeersstromen in Olst van de noordelijke randweg (rood toename, groen afname)

Effect noordelijke randweg op de knelpunten

Hieronder is per knelpunt uit hoofdstuk 4 aangegeven wat het effect daarop is van de zuidelijke randweg.

■ Verkeersintensiteit in relatie tot capaciteit

De afname van de verkeersintensiteit op de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit lager wordt dan de verkeersveilige capaciteit. Op de overige wegen is het effect echter beperkt. Daardoor blijft op deze wegen verkeersintensiteit hoger dan de capaciteit. Dit knelpunt wordt dus maar deels opgelost.

Nadere toelichting vraagt de toename van 800 motorvoertuigen (mvt) per etmaal op de Wethouder A.G. Dekkerlaan. De toename (naar 5.000 mvt/etmaal) betreft het deel van de Wethouder A.G. Dekkerlaan tussen de Kon. Julianalaan en de Rijksstraatweg. De prognose voor het deel Wethouder A.G. Dekkerlaan tussen de Kon. Julianalaan en de Jan Schamhartstraat bedraagt 3.000 mvt/etmaal. De toename is het gevolg van een herverdeling van het verkeer in de kern Olst. Herverdeling vindt onder meer plaats doordat de routekeuzes op een aantal kruispunten wijzigen. Bijvoorbeeld doordat op het kruispunt van De Meente met de Kornet van Limburg Stirumstraat er meer rechtdoorgaand verkeer is (komend vanaf de weg onder het spoor door), waardoor het verkeer vanaf de Kornet van Limburg Stirumstraat er langer over doet om in te voegen en dus een route via de Wethouder A.G. Dekkerlaan kiest.

Ten opzichte van de intensiteit van 4.200 mvt/etmaal op de Wethouder A.G. Dekkerlaan is een toename van 800 mvt/etmaal verkeerskundig gezien een relatief beperkte toename. Het betekent wel dat de toekomstige intensiteit hoger is dan de in tabel 5.2 opgenomen capaciteit. De toename en de hoge intensiteit zijn, zoals gezegd, beperkt tot het eerste wegvak vanaf de Rijksstraatweg. De capaciteit van 4.000 mvt/etmaal is alleen

van toepassing op het tweede wegvak waar de intensiteit 3.000 mvt/etmaal is (in 2025). Aan het eerste wegvak liggen geen woningen en is de Wethouder A.G. Dekkerlaan een brede straat met fietssuggestiestroken waar in de praktijk nauwelijks wordt gefietst, omdat dit niet is toegestaan op de Rijksstraatweg. Op dit wegvak is de capaciteit dus hoger en is de hinder van de toename beperkt.

Het verschil van 2.000 mvt/etmaal tussen het eerste wegvak vanaf de Rijksstraatweg en het tweede wegvak (vanaf de Julianalaan) ontstaat op het kruispunt Kon. Julianalaan – Kortricklaan – Wethouder A.G. Dekkerlaan. Via de Kon. Julianalaan en met name de Kortricklaan worden een groot aantal woningen ontsloten. Daardoor is de verkeersintensiteit op beide wegen 1.000 tot 2.000 mvt/etmaal. Op het kruispunt Kon. Julianalaan – Kortricklaan – Wethouder A.G. Dekkerlaan kiest het merendeel van het verkeer (met name het verkeer dat geen herkomst of bestemming in Olst heeft) voor een route naar de Rijksstraatweg. Door deze routekeuze ontstaat het verschil in de verkeersintensiteit op het eerste en het tweede wegvak van de Wethouder A.G. Dekkerlaan.

Nadere toelichting vraagt de toename van 800 mvt/etmaal op de Wethouder A.G. Dekkerlaan. De toename is het gevolg van een herverdeling van het verkeer, doordat de routekeuze op de kruispunten wijzigen. Bijvoorbeeld doordat op het kruispunt van De Meente met de Kornet van Limburg Stirumstraat meer rechtdoorgaand verkeer is waardoor het verkeer vanaf de Kornet van Limburg Stirumstraat er lang over doet om in te voegen en dus een route via de Wethouder A.G. Dekkerlaan kiest.

■ Doorgaand verkeer door de kern

De afname van het verkeer op de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat in combinatie met het gebruik van de noordelijke randweg laat zien dat het doorgaande verkeer via randweg om de kern gaat rijden. Dit knelpunt wordt dus opgelost.

■ Vrachtverkeer door het centrum

Het effect is op hoofdlijnen gelijk aan de zuidelijke randweg. De noordelijke randweg biedt de mogelijkheid aan vrachtverkeer om het centrum te ontwijken en niet meer via de Jan Hooglandstraat door het centrum naar de N377 te rijden. Het verkeersmodel laat zien dat ongeveer de helft van het vrachtverkeer verplaatst naar de noordelijke randweg. Met behulp van aanvullende maatregelen is een verdere verschuiving af te dwingen, denk aan een verbod voor doorgaand vrachtverkeer over de overweg in Jan Hooglandstraat ondersteund met nader uit te werken maatregelen

■ Eén spoorwegovergang

Het effect is gelijk aan de zuidelijke randweg. Met het aanleggen van een tunnel onder het spoor verbetert de bereikbaarheid van Boskamp en Olst-Oost. De spoortunnel kent geen wachttijden door gesloten spoorbomen wat de oostelijk gelegen bestemmingen makkelijker bereikbaar maakt. Dit is zeker voor calamiteitenvervoer en in het geval van storingen op de overweg een groot voordeel, omdat een dichte spoorboom aanzienlijke vertragingen oplevert. Met de nieuwe tunnel komt dit niet meer voor.

Conclusie noordelijke randweg

Ook de noordelijke randweg levert een verbetering op van de verkeerssituatie in Olst. Voor het doorgaande verkeer en het vrachtverkeer ontstaat een alternatieve route. Door de spoortunnel ontstaat een verbetering van de bereikbaarheid. De verkeersintensiteiten op Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat nemen sterk af en komen meer in verhouding met de verkeersveilige capaciteit. Op de overige wegen is het effect beperkt. Daardoor blijft op deze wegen verkeersintensiteit hoger dan de capaciteit. Echter, doordat het vrachtverkeer een alternatief heeft en er dus minder vrachtverkeer over deze wegen rijdt, sluit het verkeerstype op deze overige wegen beter aan bij de functie van deze wegen. Het toekomstig gebruik van de randweg is vergelijkbaar met het huidige gebruik van de Omloop in Wijhe. Eventuele nadelige gevolgen binnen in Olst van een randweg zijn met lokale verkeersmaatregelen nog in beperkte mate bij te sturen, mocht dat ondanks de prognose nodig zijn.

5.3 Alternatieven

Om de knelpunten op te lossen zijn ook een aantal ten opzichte van de randwegen alternatieve maatregelen verkent. Deze alternatieven hebben elke tekortkomingen waardoor uitvoering ervan niet reëel is of niet alle knelpunten ermee opgelost worden. Hieronder een samenvattende opsomming:

- Het verplaatsen van de bedrijven die vrachtverkeer genereren naar een locatie waar zij niet door het centrum naar de N337 moeten en geen gebruik hoeven te maken van de overgang op de Jan Hooglandstraat. Hiermee wordt vrachtverkeer door het centrum voorkomen en zal de verkeersintensiteit dalen waardoor deze beter bij de capaciteit past. De enkele spoorwegovergang en het doorgaand verkeer door de kern wordt hiermee niet opgelost.
- Een van de andere overwegen, die er wel zijn maar die in de huidige toestand niet is staat zijn tot het verwerken van meer dan een paar voertuigen per dag, opknappen als alternatief voor de Jan Hooglandstraat. Denk hierbij aan de overgang op de Enkweg en de overgang op de Oude Allee. De wegen die aansluiten op deze overgangen zijn echter niet verhard. Spoorbeheerder ProRail zal vanuit landelijk beleid om grote verkeerstoenames op overwegen te voorkomen niet instemmen met dit plan, waardoor dit alternatief niet reëel is.
- Huidige ontsluiting optimaliseren, zoals het verlagen van de maximumsnelheid en het instellen van een vrachtverbod op de Jan Hooglandstraat ter hoogte van de overweg en de Kornet van Limburg Stirumstaat. Dergelijk maatregelen hebben onvoldoende effect om alle knelpunten op te lossen, bovendien worden hiermee de bedrijven onbereikbaar vanaf de N337.

5.4 Conclusie ontsluiting Olst

Nut en noodzaak maatregelen

Op basis van de knelpuntenanalyse in hoofdstuk 4 blijkt dat maatregelen nuttig en noodzakelijk zijn. Het is nodig de spoorwegovergang op de Jan Hooglandstraat te ontlasten en

te voorzien in een ongelijkvloerse spoorkruising. Bij de huidige ontsluiting van Olst is de verkeersintensiteit op veel wegen hoger dan wat vanuit verkeersveiligheid wenselijk wordt geacht. Bovendien bestaat het verkeer uit veel doorgaand verkeer en veel vrachtverkeer wat extra nadelig is voor de veiligheid en leefbaarheid. Daarbij komt dat de beschikbaarheid van maar één spoorwegovergang nadelig is voor de bereikbaarheid.

Nut en noodzaak randweg

In voorliggend hoofdstuk is nut en noodzaak van twee randwegen onderzocht. Uit de verkenning van alternatieve maatregelen (paragraaf 5.3) blijkt dat deze onvoldoende de knelpunten oplossen of dat de uitvoering ervan niet reëel is. Het is dus nodig één van de twee randwegen aan te leggen. In een later stadium zal de exacte ligging en de aansluiting van de randwegen op de bestaande infrastructuur moeten worden gedetailleerd. Het gaat nu om de effecten van de principe oplossingen.

In tabel 5.3 is een samenvatting gemaakt van het knelpunt oplossend vermogen van beide randwegen. Beide randwegen leveren een verbetering van de verkeerssituatie in Olst op. Opmerkelijk is het hoge verschil in toekomstig gebruik. Veel knelpunten worden opgelost met beide varianten.

knelpunt	zuidelijke randweg	noordelijke randweg
verkeersintensiteit op veel wegen hoger dan de verkeersveilige capaciteit	deels opgelost	deels opgelost
doorgaand verkeer door de kern	niet opgelost	opgelost
vrachtverkeer door het centrum	opgelost	opgelost
één spoorwegovergang	opgelost	opgelost
toekomstige gebruik (verkeersintensiteit)	1.500 mvt/etmaal	2.800 mvt/etmaal (vergelijkbaar met de Omloop in Wijhe)

Tabel 5.3: Knelpunt oplossend vermogen van beide randwegen

Op basis van het oplossend vermogen van beide randwegen heeft het principe van de noordelijke randweg verkeerskundig de voorkeur. Het toekomstig gebruik is hoger en het is een oplossing voor het doorgaand verkeer. Wat betreft de balans tussen de verkeersintensiteit en de verkeersveilige capaciteit heeft de noordelijke randweg vooral een positief effect op de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat. Op de overige wegen in het centrum is het effect van de zuidelijke randweg positiever. Het effect van de noordelijke randweg op wegen in het centrum is dat het vrachtverkeer een alternatief krijgt. Omdat er minder vrachtverkeer over deze wegen gaat rijden, sluit de verkeersstroom beter aan op de functie van deze wegen.

Knip Jan Hooglandstraat

Als besloten wordt om de noordelijke of zuidelijke randweg aan te leggen is er nog een optie om een verkeersknip in te stellen op de Jan Hooglandstraat (voor al het gemotoriseerd verkeer of alleen vrachtverkeer). Met deze knip wordt het voor gemotoriseerd ver-

keer en/of vrachtverkeer verboden om over de Jan Hooglandstraat het centrum in te rijden, waardoor de effecten van de randweg versterkt worden. De Jan Hooglandstraat wordt een exclusieve route voor fietsers en voetgangers. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met de hoeveelheid weerstand die dit oproept bij de bewoners van Boskamp, die nu niet meer gemakkelijk met de auto het centrum van Olst in kunnen komen. De precieze effecten van een knip in de Jan Hooglandstraat zijn nog niet in detail in kaart gebracht. Wanneer deze optie als wenselijk gezien wordt moet hier verder onderzoek naar gedaan worden.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**