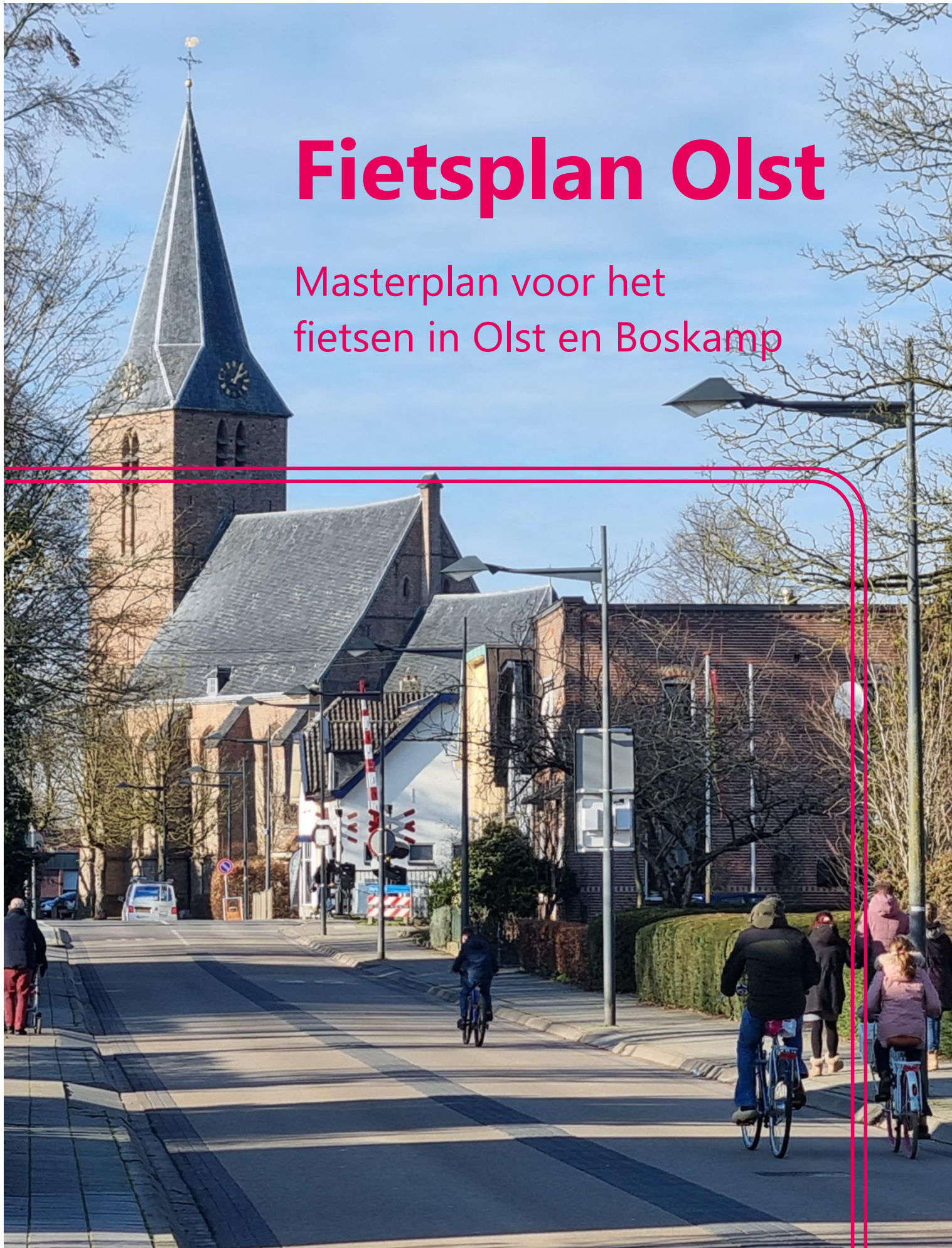


Fietsplan Olst

Masterplan voor het
fietsen in Olst en Boskamp



Opdrachtgever	Gemeente Olst-Wijhe
Titel rapport	Fietsplan Olst
Kenmerk	012040.20230317.R1.04
Datum publicatie	17 maart 2023
Projectleider Goudappel	Floris Frederix
Projectteam Goudappel	Dennis van Sluijs
Projectteam opdrachtgever	Richard ten Wolde en Dorine Muller
Participatiegroep	Plaatselijk Belang Olst Belangengroep Beter Boskamp Sportclubs Olst Scholen Inwoners Fietzersbond Veilig Verkeer Nederland
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1. Startpunt Fietsplan Olst	1
1.1 Aanleiding voor een fietsplan	1
1.2 Doelstelling voor het fietsen in Olst	2
1.3 De scope van het fietsplan	3
1.4 Leeswijzer	3
2. Huidige situatie in Olst	5
2.1 Hoofd- en snelfietsroutes in de huidige situatie (2022)	5
2.2 Ontwerpprincipes	6
2.3 Belangrijke herkomsten en bestemmingen	7
2.4 Relevante projecten en ontwikkelingen	8
2.5 Fietsverkeersveiligheid	9
2.6 De rol van de fiets in de mobiliteit	11
3. Participatieproces	13
3.1 Doelen, wensen, kansen en verbeterpunten	13
3.2 Samen werken aan oplossingsrichtingen	14
3.3 Gezamenlijke afronding Fietsplan Olst	15
3.4 Vervolg	16
4. Fietsen in Olst verbeteren	18
4.1 Hoofd fietsroutes	18
4.2 Maatregelen voor de korte termijn: quick-wins	20
4.3 Maatregelen bij geplande ontwikkelingen	21
4.4 Maatregelen bij onderhoud	22
4.5 Nader te onderzoeken maatregelen	23
4.6 Goede elementen in het fietsnetwerk van Olst	24
4.7 Stimuleer fietsen ook met gedragsmaatregelen	25



1. Startpunt Fietsplan Olst

Olst en Boskamp zijn volop in ontwikkeling met onder andere een nieuw kindcentrum, de opkomst van nieuwe woonwijken en de realisatie van een nieuwe fietstunnel. De groei en ontwikkelingen in Olst en Boskamp vragen om een plan voor veilige en herkenbare fietsroutes in, van en naar Olst en Boskamp.

1.1 Aanleiding voor een fietsplan

In de structuurvisie Olst-Wijhe wordt ingezet op sterke dorpen waar leefbaarheid en veiligheid prioriteit hebben. In dat kader is er in 2017 een verdiepend onderzoek uitgevoerd naar de verkeerssituatie in Olst. Daarin is de aanbeveling gedaan om de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren door het scheiden van het langzame verkeer van het gemotoriseerd verkeer. Dit is uitgewerkt in 2018 in de rapportage 'Uitwerking verkeersonderzoek Olst, Scheiden en Spreiden'.

Om de veiligheid en leefbaarheid te vergroten is de aanbeveling gedaan om de verkeerssituatie op de Jan Hooglandstraat te verbeteren en een fietstunnel aan te leggen met als voorkeurslocatie van de Ter Stegestraat. Er is ook gesproken over een fietstunnel ter hoogte van Olst-Zuid. In samenspraak met bewoners is besloten om op deze locatie op dit moment nog geen fietstunnel te realiseren, maar wel open te houden voor de lange termijn. In 2018 heeft de gemeenteraad besloten om deze aanbevelingen over te nemen, dit is conform het advies uit het rapport 'Uitwerking verkeersonderzoek Olst, Scheiden en Spreiden' (Goudappel, 2018).



Figuur 1.1: De tunnel voor fietsers en voetgangers in Olst.

De gemeenteraad heeft destijds aandacht gevraagd voor het stimuleren van het fietsgebruik, zodat het gebruik van de tunnel(s) door fietsers toeneemt ten opzichte van de berekeningen

uit het verkeersonderzoek. Ook is er met de gemeenteraad afgesproken dat twee jaar na de oplevering van de fietstunnel bij de Ter Stegestraat, de effecten van het principe 'Scheiden en Spreiden' inzichtelijk worden gemaakt. Dan wordt definitief besloten of er ook een fietstunnel moet komen in het verlengde van de Roodborst in Olst-Zuid. Aan de Begeleidingsgroep 'Tunnel Ter Stegestraat' is op 12 december 2019 toegezegd dat de gemeente bezig gaat met een fietscirculatieplan: Fietsplan Olst. In dit plan wordt onderzocht/bekeken wat de meest veilige en herkenbare routes zijn voor fietsers van en naar de tunnel.

Naast de fietstunnel zijn in Olst en Boskamp ook andere ontwikkelingen gestart of deze staan gepland voor de nabije toekomst, zoals: een nieuw kindcentrum en een nieuwe woonwijk op het Aberson-terrein. Door de nieuwe ontwikkelingen veranderen de fietsstromen in Olst. Fietsers hoeven straks niet meer over de spoorwegovergang op de Jan Hooglandstraat te rijden, maar kunnen ook de tunnel gebruiken als veilige en herkenbare fietsroute. Het 'Fietsplan Olst' zorgt voor het tot stand komen van veilige en herkenbare fietsroutes en draagt mede bij aan een stimulering van het fietsgebruik.

1.2 Doelstelling voor het fietsen in Olst en Boskamp

Doel Fietsplan Olst:

We willen veilige, herkenbare fietsroutes in Olst en Boskamp; van en naar het centrum van Olst, Olst Zuid, Olst Noord, Boskamp en Den Nul. We willen het fietsgebruik stimuleren en er ook op sturen dat er veel gebruik wordt gemaakt van de fietstunnel.



De centrale vraag voor het Fietsplan Olst is dan ook: hoe maken we optimaal veilige en herkenbare routes in, van en naar Olst en Boskamp vanuit alle windrichtingen?

Door veilige en herkenbare fietsroutes met voorzieningen te realiseren stimuleren we het fietsgebruik én daarmee ook het gebruik van de nieuwe fietstunnel. Om dit te bereiken is het 'Fietsplan Olst' opgesteld met daarin alle hoofd fietsroutes, die alle windrichtingen met elkaar verbinden en een maatregelenlijst om de doelstelling in praktijk te brengen.

1.3 De scope van het fietsplan

Het Fietsplan Olst heeft betrekking op de dorpen Olst en Boskamp, gelegen in de gemeente Olst-Wijhe. In het fietsplan is gekeken binnen de grenzen van het gebied weergegeven op figuur 1.2.



Figuur 1.2: de scope van het Fietsplan Olst.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten voor het Fietsplan Olst beschreven waarbij onder andere de verkeersveiligheid van de fiets is uitgewerkt.

Daarna wordt ingegaan op het participatieproces met de betrokken stakeholders uit de participatiegroep. Er wordt beschreven hoe gezamenlijk tot een Fietsplan Olst is gekomen waardoor veilige en herkenbare fietsroutes in Olst en Boskamp gerealiseerd kunnen gaan worden.

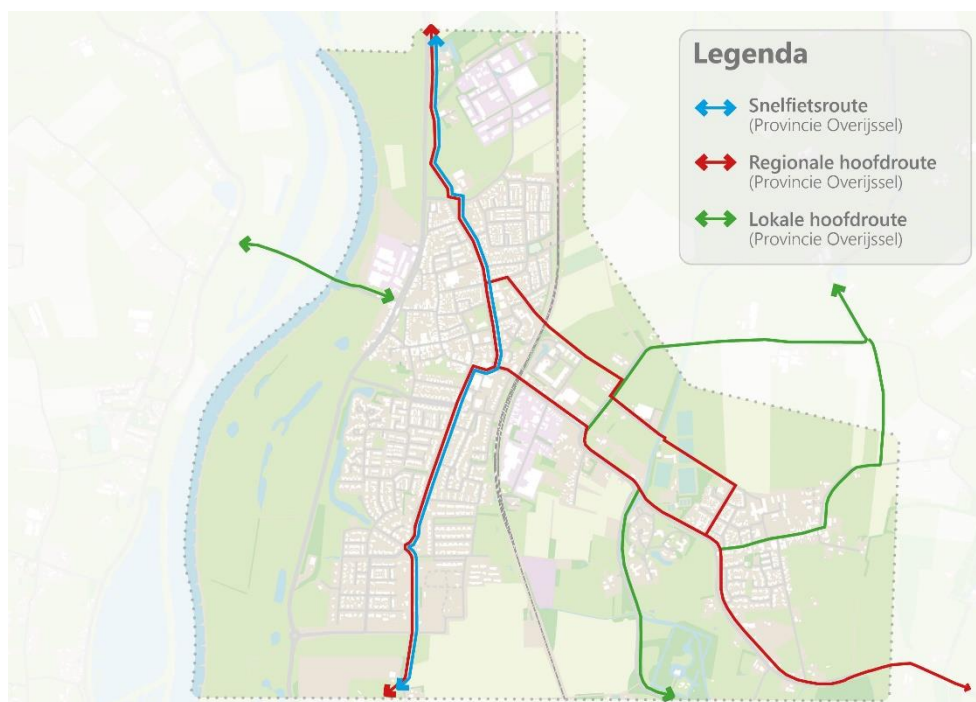
Hoofdstuk 4 gaat in op de maatregelen die in Olst en Boskamp genomen moeten worden om de kwaliteit van verbindingen te verbeteren, zodat er veilige en herkenbare (hoofd)fietsroutes in Olst en Boskamp ontstaan en waardoor fietsen wordt gestimuleerd.



2. Huidige situatie

2.1 Hoofd- en snelfietsroutes in de huidige situatie (2022)

In de huidige situatie (2022) zijn er door de provincie Overijssel diverse soorten fietsroutes opgenomen in het fietsnetwerk (zie figuur 2.1). Deze fietsroutes zijn vastgesteld door alle 25 gemeenten in de provincie Overijssel en hebben de naam: Kernnet Fiets. Dit zijn de fietsroutes die in de huidige situatie het hoofdfietsnetwerk van Olst en omgeving vormen.



Figuur 2.1: Diverse hoofd- en snelfietsroutes in de huidige situatie (2022) vastgesteld door de provincie Overijssel (Atlas van Overijssel, 2022).

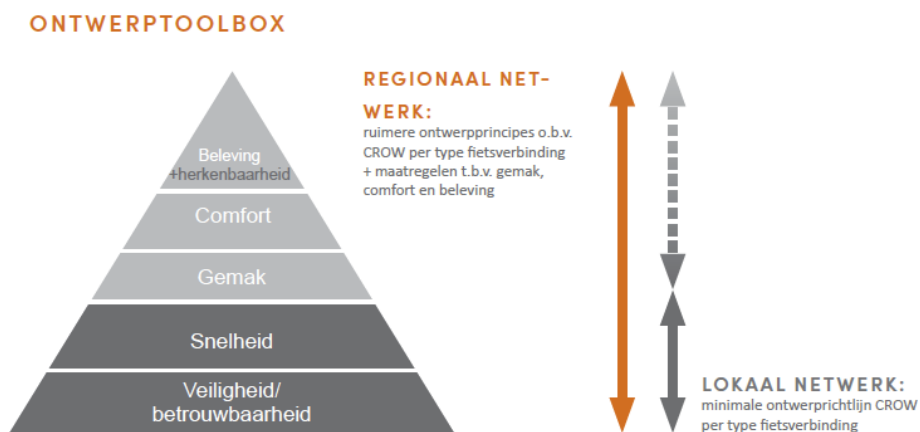
De provincie Overijssel heeft één snelfietsroute in Olst, namelijk de snelfietsroute tussen Zwolle en Deventer. Deze route gaat over de Rijksstraatweg, Kornet van Limburg Stirumstraat, Aaldert Geertstraat en de Jan Schamhartstraat. Dezelfde fietsroute is ook aangewezen als regionale hoofdfietsroute door de provincie. Verder zijn twee fietsroutes naar het oosten als regionale hoofdfietsroute aangewezen, ten eerste de route via de nieuwe tunnel en de sportvelden richting Boskamp en de fietsroute via de Jan Hooglandstraat en de Koekoeksweg. Tot slot zijn er ook lokale hoofdfietsroutes die van en naar Olst gaan en aansluiten op de eerder genoemde routes. Deze fietsroutes verbinden Olst en Boskamp met alle overige windrichtingen.

2.2 Ontwerpprincipes

Ontwerpprincipes van de provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft in 2022 een handreiking 'Kernnet fiets Overijssel - Ontwerpprincipes Fiets' opgesteld om te zorgen voor een eenduidig provinciaal fietsnetwerk. In de handreiking wordt gewerkt met een methodetoepassing van de Ontwerpprincipes Fiets (figuur 2.2) en staan 'draagvlak' en 'samenwerking' centraal.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen het regionaal netwerk en het lokaal netwerk (zie figuur 2.2). Op het lokaal netwerk worden de minimale ontwerprichtlijnen van het CROW toegepast per type fietsverbinding. Voor het regionaal netwerk geldt dat er ruimere ontwerpprincipes op basis van de CROW richtlijnen per type fietsverbinding worden gehanteerd + maatregelen ten behoeve van gemak, comfort en beleving.



Figuur 2.2: Ontwerptoolbox fiets provincie Overijssel

Het uitgangspunt voor de gemeente Olst-Wijhe is dat het fietsplan zoveel mogelijk aansluit bij de ontwerpprincipes van het Kernnet Fiets Overijssel, zodat er een veilig en herkenbaar netwerk ontstaat in en rondom Olst en Boskamp.

Ontwerpprincipes van het CROW

Het CROW is de Nederlandse onafhankelijke kennisorganisatie voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. Zij hebben de 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' gepubliceerd, deze publicatie beschrijft alle stappen om te komen tot een fietsvriendelijke infrastructuur, vanaf het beleidsvoornemen om het fietsen te bevorderen tot en met de fysieke uitvoering van maatregelen. Onder fietsinfrastructuur worden alle technische voorzieningen verstaan die bestemd zijn voor fietsers.

De gemeente Olst-Wijhe en de provincie Overijssel hebben beide als uitgangspunt om de CROW-adviezen zoveel mogelijk aan te houden als basis voor het inrichten en verbeteren van het fietsnetwerk van Olst en Boskamp. De ontwerpprincipes zijn ambtelijk en bestuurlijk vastgelegd door de provincie en gelden als toetskader voor subsidieverlening van projecten.

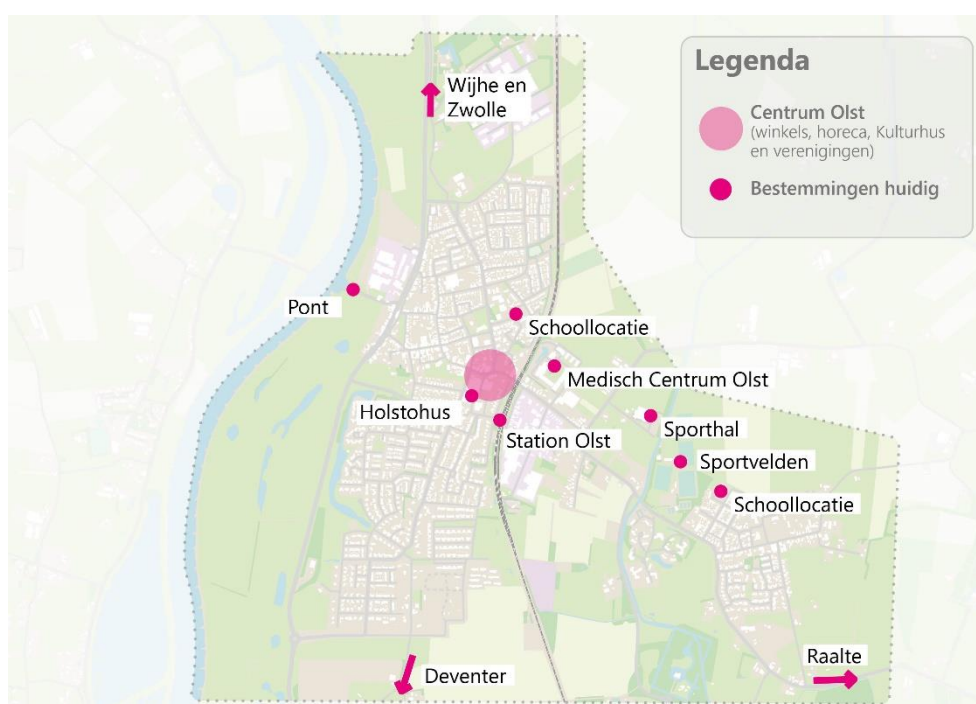
Naast de ontwerpprincipes van de provincie Overijssel en het CROW volgen we ook het wettelijk kader: 'Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer' (BABW).

2.3 Belangrijke herkomsten en bestemmingen

Om te bepalen welke fietsroutes van belang zijn voor de fietser in Olst en Boskamp helpt het om de herkomsten (waar komen mensen vandaan) en bestemmingen (waar gaan mensen naartoe) goed in beeld te brengen. Tussen deze locaties zijn veilige en herkenbare fietsroutes van belang, zodat fietsen wordt gestimuleerd.

De herkomst van veel fietsers is de locatie waar de persoon woont, daarom is het belangrijk dat iedereen overal goed kan fietsen. Op routes van en naar belangrijke herkomsten en bestemmingen is het prettig als de kwaliteit van het fietsen hoger is, zodat het veilig, herkenbaar en prettig fietsen is.

Belangrijke herkomsten en bestemmingen in Olst en Boskamp zijn weergegeven in figuur 2.3. Naast de belangrijke bestemmingen in Olst en Boskamp, zijn er ook veel fietsers die naar omliggende steden en dorpen fietsen zoals; Wijhe, Zwolle, Raalte en Deventer. De motieven om naar deze bestemmingen te fietsen zijn divers, bijvoorbeeld om te werken, naar school te gaan of te winkelen.

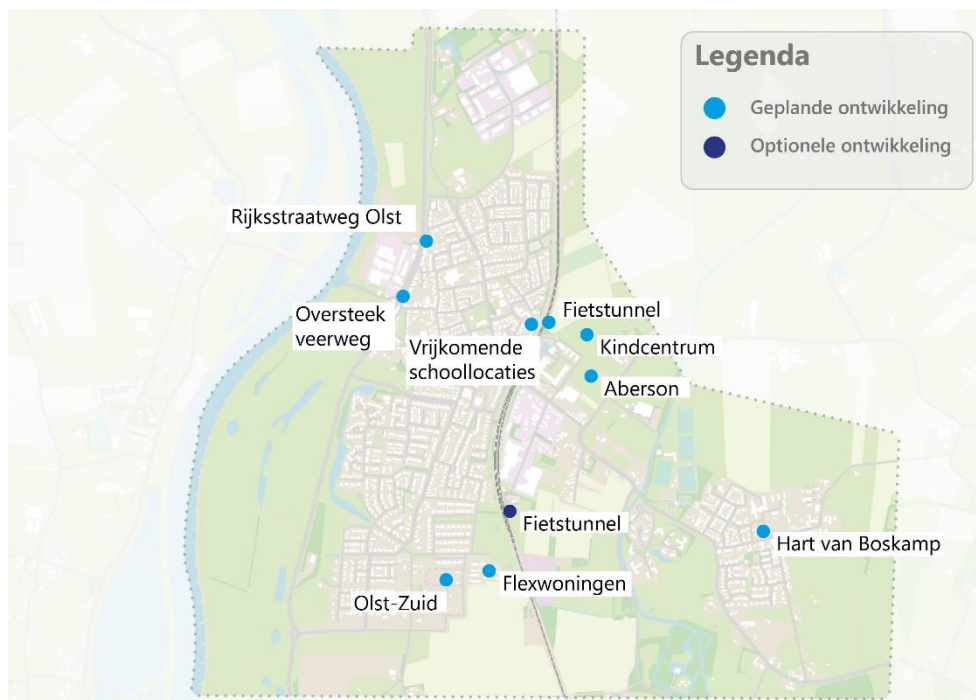


Figuur 2.3: Belangrijke bestemmingen voor fietsers in Olst en Boskamp.

2.4 Relevante projecten en ontwikkelingen

In en rondom Olst vinden diverse ontwikkelingen plaats die invloed hebben op de fietsroutes en het Fietsplan Olst. De ontwikkelingen zijn in beeld gebracht zodat rekening gehouden kon worden met plannen die al zijn vastgesteld of in de nabije toekomst worden uitgevoerd.

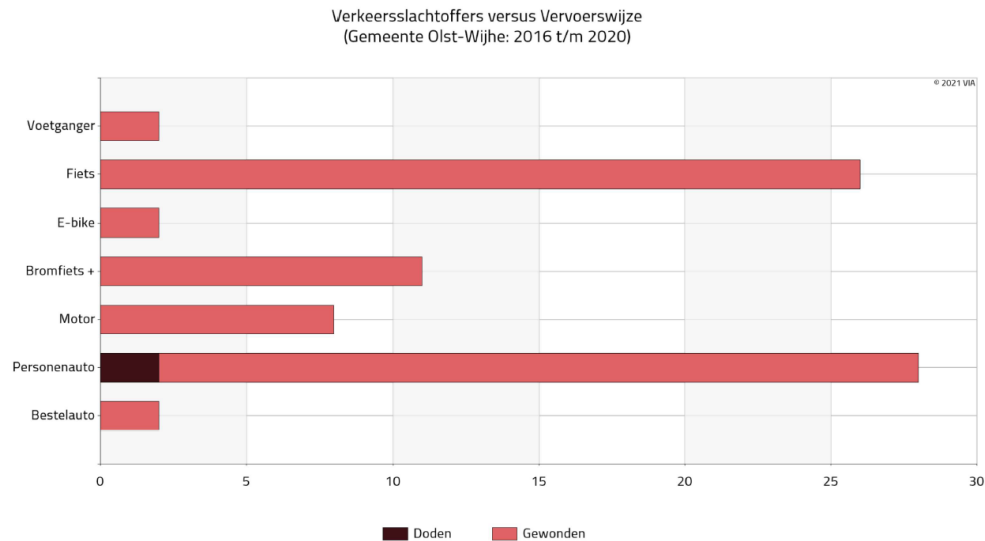
Figuur 2.4 toont de relevante projecten en ontwikkelingen voor het Fietsplan Olst en Boskamp.



Figuur 2.4: Relevante projecten en ontwikkelingen voor het Fietsplan Olst.

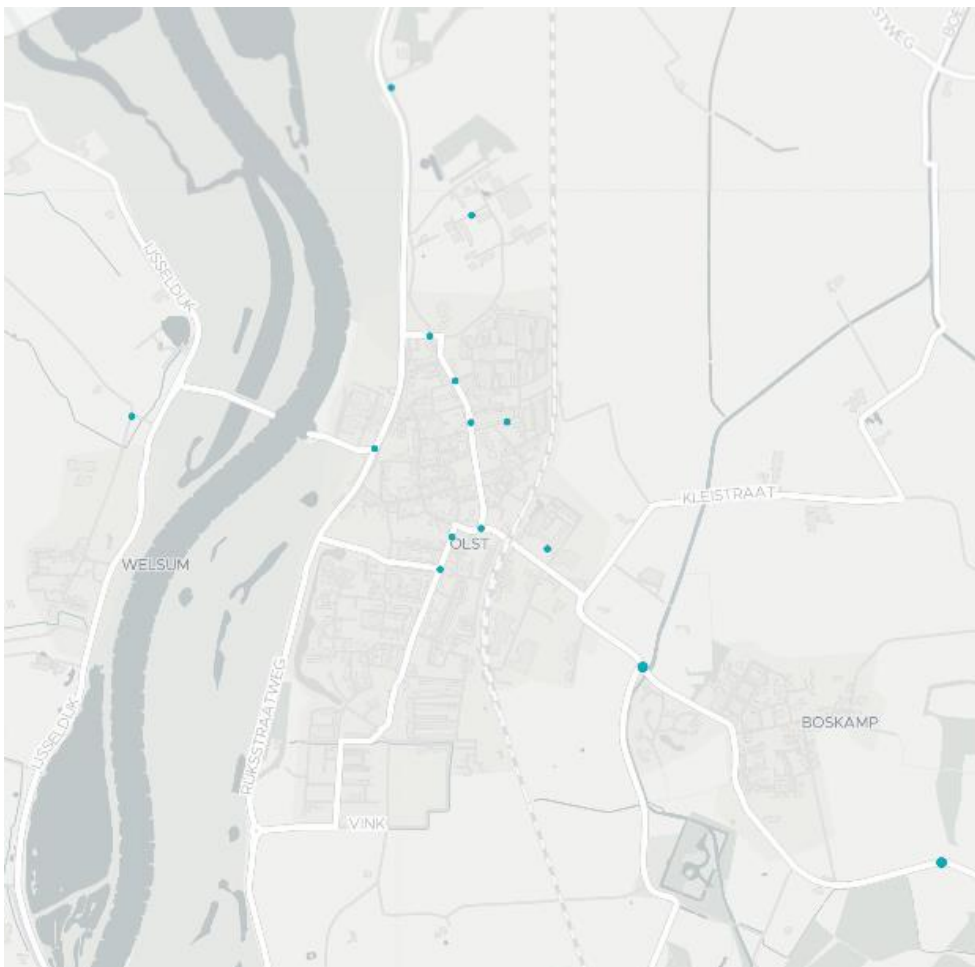
2.5 Fietsverkeersveiligheid

Landelijk is na enkele jaren van afname van ongevallen in de laatste jaren weer een opgaande trend zichtbaar. Oorzaken van de hogere aantallen ongevallen zijn de verbeterde registratie van de ongevallen, het smartphonegebruik, hogere snelheid van (elektrische) fietsers en drukkeren wegen.



Figuur 2.5: Verkeersslachtoffers versus vervoerswijze (Gemeente Olst-Wijhe: 2016 t/m 2020)

In de gemeente Olst-Wijhe zijn in de periode van 2016 tot en met 2020 zesentwintig verkeersslachtoffers geregistreerd met relatie tot de fiets. Figuur 2.5 laat ook zien dat er geen dodelijk ongevallen met fietsers zijn geregistreerd, maar dat het totaal aantal verkeersslachtoffers met de fiets bijna even groot is als het totaal met de auto. De gegevens komen uit de verkeersveiligheids-rapportage die is opgesteld voor de gemeente Olst-Wijhe. Uit de data blijkt dat ongevallen in Olst voornamelijk plaatsvinden overdag en bij droog weer. De ongevallen zijn verdeeld over het gehele jaar (zomer en winter).



Figuur 2.6: Ongevallenlocatie met de fiets in Olst en Boskamp (VIA, 2022).

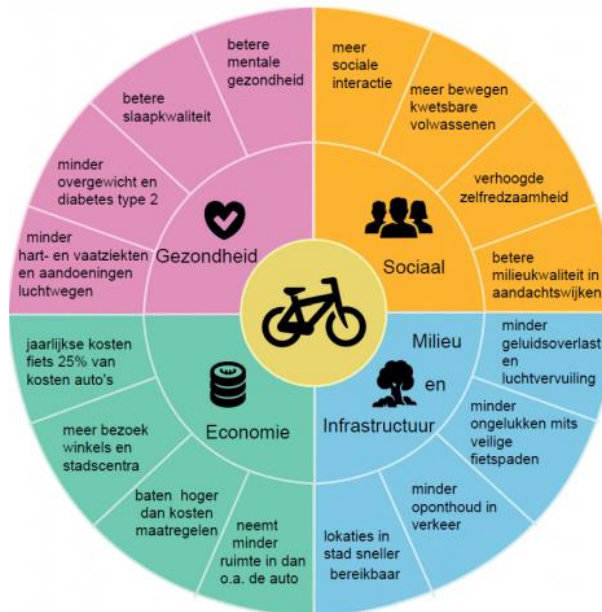
Op basis van data uit de Atlas van Overijssel en de ongevallen data op basis van VIA Statistiek Ongevallen kan een globaal beeld gegeven worden van de ongevallenlocaties in Olst en Boskamp (zie figuur 2.6). Uit de kaart blijkt dat er geen specifieke locaties zijn met een bovengemiddeld hoge concentratie van geregistreerde ongevallen. Belangrijk is te constateren dat dit alleen de data betreft van geregistreerde fietsongevallen. Waarschijnlijk hebben er meer ongevallen plaatsgevonden dan zijn geregistreerd in de data.

2.6 De rol van de fiets in de mobiliteit

Een hoog fietsgebruik in de mobiliteit heeft allerlei positieve effecten (zie figuur 2.7).

Concrete voorbeelden daarvan zijn:

- Sport en gezondheid: Fietsen is gezond en sportief. Zo verhoogt regelmatig fietsen de fitheid en is fietsen een goede manier om overgewicht te voorkomen. Bovendien neemt de kans op het krijgen van ziekten en het vroegtijdig overlijden fors af door regelmatig te fietsen.
- Duurzaamheid en milieu: De fiets is een schoon vervoermiddel. Wanneer het aandeel fiets in de 'modal split' toeneemt (ten koste van het aandeel auto), leidt dit tot een vermindering van de uitstoot aan schadelijke stoffen en een vermindering aan verkeerslawaai.
- Economie en toerisme: De fiets is van belang voor het economisch functioneren. Fietsers besteden relatief veel en lokaal, mede door het frequente bezoek. Een hoog aandeel fietsgebruik betekent dan ook een blijvende stimulans voor de lokale economie.



Figuur 2.7: Positieve effecten van fietsen (bron: RIVM)

Naast de positieve effecten is de fiets ook een belangrijk vervoermiddel. Voor scholieren is de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel. In het voor-en natransport van de openbaarvervoerverbindingen is de fiets een essentiële schakel. De opkomst van de e-bike en de speed-pedelec biedt in een landelijk gebied zoals de gemeente Olst-Wijhe, kansen om de fiets als alternatief vervoersmiddel in te zetten. Denk bijvoorbeeld aan het woon-werkverkeer. Omdat fietsen allerlei positieve effecten heeft wordt vanuit landelijk en provinciaal beleid het fietsgebruik gestimuleerd. De gemeente Olst-Wijhe wil ook het fietsgebruik stimuleren.

Om het fietsgebruik te stimuleren in Olst en Boskamp gaan we:

- Het fietsnetwerk optimaliseren door het verbeteren en aanvullen van het fietsnetwerk: de wegen, fietspaden en andere fietsvoorzieningen in Olst en Boskamp. Goede, veilige fietsverbindingen zijn cruciaal voor het fietsgebruik.
- Gedragsmaatregelen uitvoeren, waarbij we de voordelen van fietsen benoemen en informatie wordt gegeven over veilig verkeersgedrag, om de fietsmentaliteit onder inwoners te behouden en te versterken.



← Den Nul 2
Wijhe 7

← Zwolle 21

Ols
Wesep 9 →

Diepenveen 8
Deventer 1 →

Welsun
Epe →

3. Participatieproces

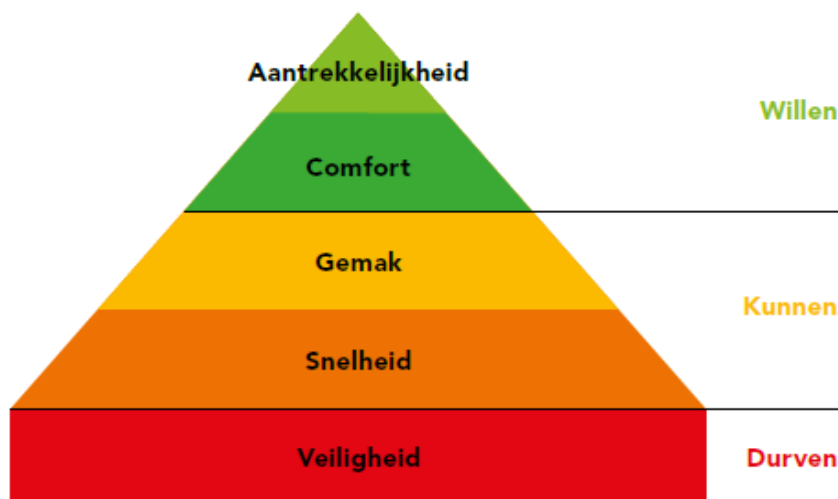
Om de kwaliteit van fietsen in Olst en Boskamp te verbeteren is draagvlak voor het Fietsplan Olst onder de inwoners voor de gemeente Olst-Wijhe van belang. Dat creëer je door betrokkenheid. Bovendien is de lokale kennis van de inwoners onmisbaar. Daarom is er met een transparant proces gewerkt, waarin de bewoners (vanuit een participatiegroep, zie bijlage 4) een actieve rol hebben gespeeld. Dit proces bestond uit 7 bijeenkomsten waarin diverse thema's centraal stonden.

3.1 Doelen, wensen, kansen en verbeterpunten

De eerste bijeenkomst is georganiseerd door de gemeente, met als doel om iedereen uit te leggen waarom de participatiegroep betrokken is, wat de noodzaak ervan is, wat het doel is en wat de rol is van iedereen. Tijdens deze sessie zijn doelen, wensen, verwachtingen, rollen en aandachtspunten besproken voor het vervolgproces.

Tijdens de tweede sessie zijn drie adviseurs van Goudappel met de participatiegroep en de gemeente Olst-Wijhe op de fiets gestapt om de kansen en verbeterpunten in Olst en Boskamp op de fiets te ontdekken. Tijdens het fietsen zijn de wegen in Olst en Boskamp bekeken en beoordeeld, samen met de participatiegroep is ook bepaald waar de hoofdfietsroutes moeten komen.

Het meten van fietsbeleving kan op 5 elementen: veiligheid, snelheid, gemak, comfort en aantrekkelijkheid (zie figuur 3.1). Tijdens de fietstocht met de participatiegroep is rekening gehouden met deze elementen.



Figuur 3.1: behoeftepiramide voor de fietser.

Uiteindelijk zijn alle opmerkingen van de (fiets)groepen genoteerd op papier, zodat iedereen de aantekeningen kon delen met de andere fietsgroepen. Het resultaat van deze sessie was een lijst met kansen en verbeterpunten voor het fietsen in Olst en Boskamp (zie figuur 3.1 voor een impressie) en een voorstel voor de toekomstige hoofdfietsroutes.



Figuur 3.1: Samen met de werkgroep de kansen en verbeterpunten op kaart zetten.

3.2 Samen werken aan oplossingsrichtingen

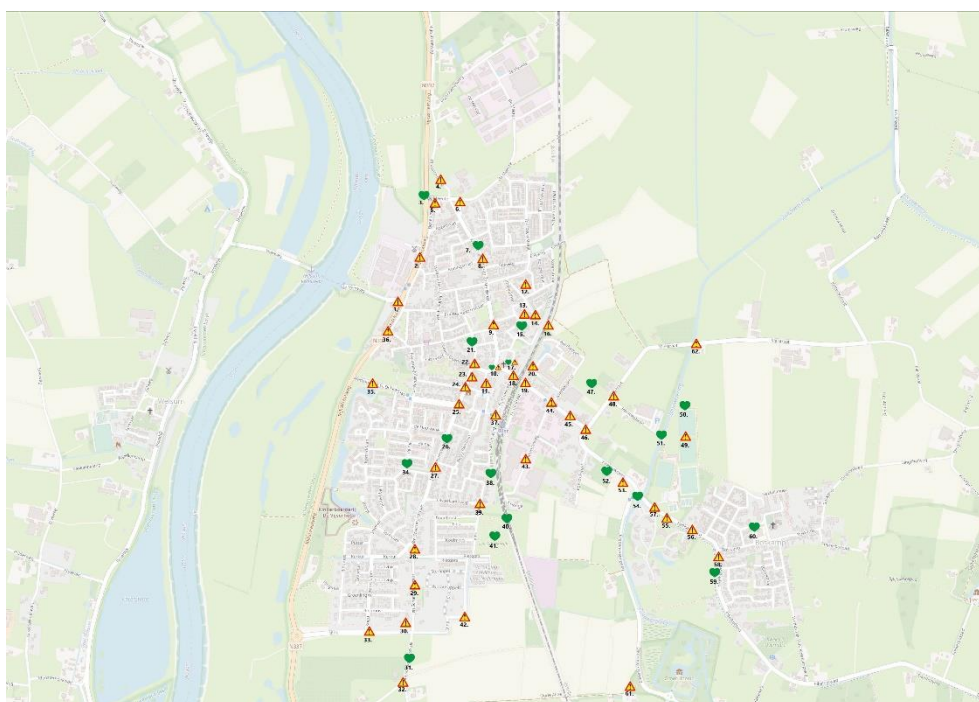
De participatiegroep heeft samen met Goudappel en de gemeente Olst-Wijhe in bijeenkomst 3 en 4 gebrainstormd over oplossingsrichtingen voor de verbeterpunten. Ter voorbereiding op deze bijeenkomsten had Goudappel een kansenkaart met toelichting voordien naar iedereen verzonden.



Figuur 3.2: Samen werken aan oplossingen om het fietsen te verbeteren.

Tijdens de start van de bijeenkomst nam de gemeente alle leden mee in de ontwikkelingen die al gepland zijn en waar al diverse verbeterpunten worden verwerkt. Vervolgens is in twee groepen uiteen gegaan en werkte alle bewoners samen aan oplossingen om de verbeterpunten te verbeteren.

Na twee bijeenkomsten zijn voor alle verbeterpunten oplossingsrichtingen aangedragen door de participatiegroep. Het resultaat is een complete lijst met kansen, verbeterpunten en oplossingsrichtingen om het fietsen in Olst en Boskamp te verbeteren en te stimuleren (zie figuur 3.3). Dit resultaat is met de gemeentelijke projectleiders, wegbeheerders en verkeerskundigen van verwante projecten besproken en waar nodig aangescherpt. Het definitieve resultaat is opgenomen in hoofdstuk 4.



Figuur 3.3: kansen en maatregelenkaart opgesteld samen met de participatiegroep.

Bijeenkomst 4 stond niet alleen in het teken van fysieke maatregelen als oplossingsrichting, maar ook in het teken van gedragsmaatregelen. Met gedragsmaatregelen kan fietsen gestimuleerd worden, maar kan ook de veiligheid, het gemak en het comfort verbeterd worden. Samen met de bewoners is een lijst met gedragsmaatregelen opgesteld die mogelijk het fietsen in Olst en Boskamp verbeteren, deze lijst is opgenomen in hoofdstuk 4.

3.3 Gezamenlijke afronding Fietsplan Olst

Tot slot is alle opgehaalde informatie samengebracht in het Fietsplan Olst. Het ontwerp en de inhoud is samen met de participatiegroep afgestemd en de kaart met kansen, verbeterpunten en oplossingsrichtingen is definitief gemaakt.

Het concept Fietsplan Olst is daaropvolgend breeduit gedeeld met de bewoners van Olst en Boskamp. Dit is gedaan in de vorm van een inloopbijeenkomst in Olst die voor iedereen toegankelijk is. Daarbij wordt naast het proces ook uitleg gegeven over de kaders, de kansen, verbeterpunten en oplossingsrichtingen. Het doel van deze bijeenkomst was dat de inwoners goed begrijpen welke keuzes zijn gemaakt en waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn. Tijdens de inloopbijeenkomst was interesse vanuit circa 35 belangstellenden, waaronder een aantal raadleden.



Figuur 3.4: impressie van de inloopbijeenkomst.

Inwoners hebben na afloop van de bijeenkomst nog ruimte gekregen om suggesties aan te leveren voor aanpassingen op detail. Alle ontvangen reacties (van het hele proces) zijn verwerkt in een reactienota, deze zijn is voorgelegd aan de gemeentelijke projectleiders van de verwante projecten en daarna definitief gemaakt en verwerkt in het Fietsplan Olst.

3.4 Vervolg

Als vervolg op het fietsplan gaat de gemeente Olst-Wijhe een planning maken van de maatregelen die uitgewerkt en opgepakt dienen te worden. Dit wordt vormgegeven in een uitwerkingsplan. Onderdeel daarvan is het maken van een communicatieplan bij de maatregelen waarvoor dat nodig is. De maatregelen worden ook opgenomen in de overkoepelende planning en de mijlpalenslang van de gemeente. Dit is geen onderdeel van deze rapportage.



4. Fietsen in Olst en Boskamp verbeteren

In dit hoofdstuk zijn de resultaten beschreven die uit het proces zijn gekomen met de participatiegroep (zie hoofdstuk 3). Waaronder de vastgestelde hoofdfietsroutes door Olst en Boskamp, maatregelen die nodig zijn om te zorgen voor veilige en herkenbare fietsroutes en fietsstimuleringsmaatregelen om te zorgen voor nog meer fietsers in Olst en Boskamp.

In totaal zijn er 65 maatregelen ten behoeve van veilige en herkenbare fietsroutes in Olst en Boskamp, onderverdeeld in vijf categorieën die in dit hoofdstuk per paragraaf worden besproken:

- Maatregelen voor de korte termijn: quick-wins (4.2)
- Maatregelen bij geplande ontwikkelingen (4.3)
- Maatregelen bij onderhoud (4.4)
- Nader te onderzoeken maatregelen (4.5)
- Goede elementen in het fietsnetwerk van Olst en Boskamp (4.6)

4.1 Hoofdfietsroutes

Olst en omgeving bestaat uit een grote diversiteit aan woonstraten, fietsstraten, paadjes, fietspaden en andere soorten verbindingen voor de fietser. Bijna overal is het mogelijk en toegestaan om als fietser te fietsen. Sommige fietsroutes zijn echter nog belangrijker, bijvoorbeeld omdat het een belangrijke verbinding is tussen bestemmingen waar veel fietsers graag willen komen. Daarom worden diverse fietsroutes onderscheiden als 'hoofdfietsroute'. Dit kan gebruikt worden om de maatregelen in navolgende paragrafen te prioriteren.

Om het fietsgebruik te stimuleren is een goed (hoofd)fietsnetwerk van belang. Veilige en herkenbare hoofdfietsroutes zijn één van de basis ingrediënten voor een prettig fietsnetwerk. Een fietsnetwerk kan worden opgebouwd aan de hand van vijf eisen. Dit zijn de eisen die ten grondslag liggen aan de vastgestelde hoofdfietsroutes in dit Fietsplan Olst.

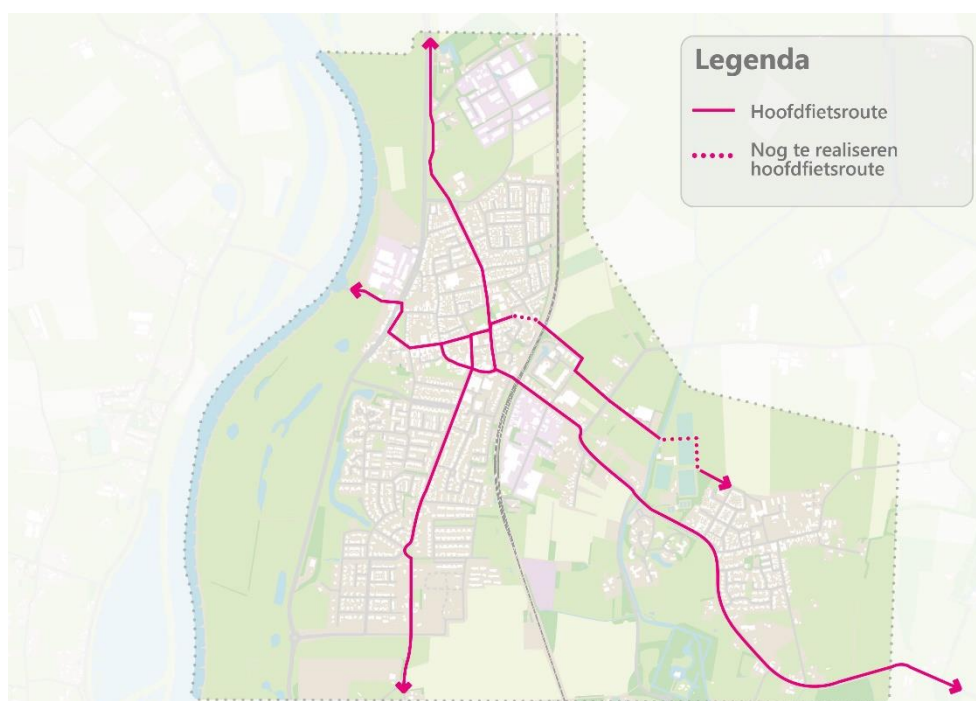
De vijf eisen aan goede fietsroutes:

- **Samenhang:** De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers.
- **Directheid:** De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke fietsroute (zo min mogelijk omrijden). Rechte lijnen in de fietsstructuur moeten ook op straat directe fietsroutes opleveren.
- **Aantrekkelijkheid:** De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is, ook 's nachts.
- **Veiligheid:** De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Belangrijk uitgangspunt is het Duurzaam Veilig-principe van

homogeniteit van het verkeer: scheiding van fietsers en auto's bij hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer, bij menging of gelijkvloers kruisen een lage snelheid afdwingen.

- **Comfort:** De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Het hoofdnet wordt uitgevoerd met voorzieningen van voldoende breedte in comfortabele verharding.

Op basis van de herkomsten, bestemmingen en ontwikkelingen is samen met de participatiegroep beoordeeld welke fietsroutes als hoofdfietsroute bestempeld moeten zijn in het Fietsplan Olst. Daarbij is ook gekeken naar de fietsroutes waar het juist prettig is om te fietsen en dat de hoofdfietsroutes aansluiten op de Kernnet Fiets. Het resultaat is de hoofdfietsroutes weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: vastgestelde hoofdfietsroutes in het Fietsplan Olst.

De vastgestelde hoofdfietsroutes uit figuur 4.1 komen niet volledig overeen met het fietsnetwerk van de provincie Overijssel (paragraaf 2.1). Dit heeft als reden dat op gemeentelijk niveau andere routes relevant zijn dan op provinciaal niveau.

De hoofdfietsroutes gaan over de volgende straten:

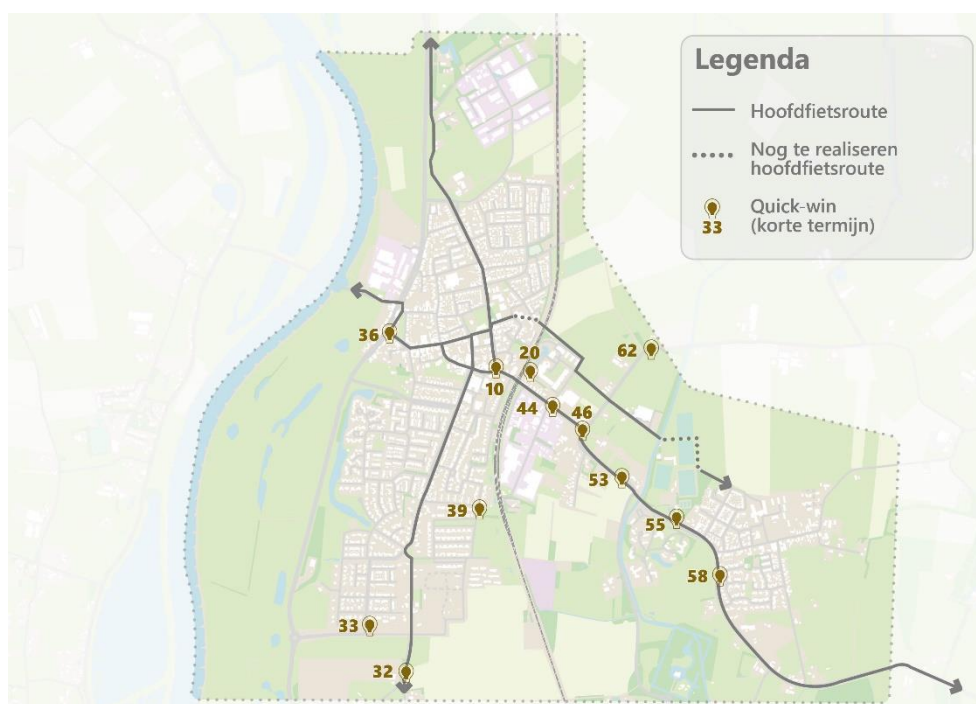
- Van noord naar zuid: Rijksweg – De Meente – Kornet van Limburg Stirumstraat – Westervoorde – Koningin Wilhelminastraat – Jan Schamhartstraat.
- Van noord naar zuid alternatief: doorrijden over de Kornet van Limburg Stirumstraat en over de Aaldert Geertstraat doorrijden naar de Jan Schamhartstraat.
- Van west naar oost (1): Veerweg – Benedendijk – Hendrik Droststraat – Prins Bernhardstraat – Westervoorde – Kornet van Limburg Stirumstraat – Watertorenstraat –

L.H. Pottstraat - Ter Stegestraat – fietstunnel – Averbbergen – Hooiberglaan – pad over/langs sportvelden.

- Van west naar oost (2): Veerweg – Benedendijk – Hendrik Droststraat – Aaldert Geertstraat – Jan Hooglandstraat – Koekoeksweg – Eikelhofweg.

4.2 Maatregelen voor de korte termijn: quick-wins

Een 'quick-win' maatregel is een actie die op korte termijn is uit te voeren om de fietsveiligheid en herkenbaarheid in Olst en omgeving te verbeteren. In totaal zijn er 12 quick-win maatregelen voorgesteld door de participatiegroep, deze zijn weergegeven op figuur 4.2.

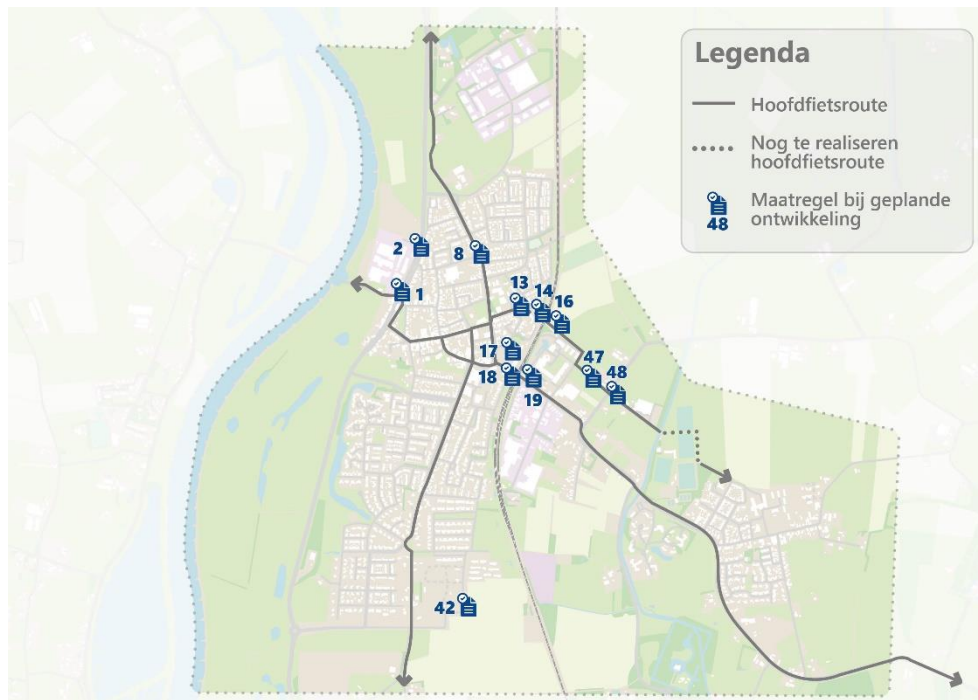


Figuur 4.2: maatregelen op de korte termijn 'quick-wins'.

De uitgebreide toelichting op alle quick-win maatregelen is weergegeven in bijlage 3 van dit rapport. Enkele voorbeelden zijn de volgende. Ter hoogte van de punten 10 en 44 is het voorstel het kruispunt visueel kleiner te maken door het aanbrengen van markering. Bij punt 20 wordt de doorsteek bij Averbbergen minder aantrekkelijk gemaakt door géén directe verbinding naar de nieuwe school te maken. Voor de punten 32, 55 en 62 wordt onderzocht of het met subsidie mogelijk is om kantmarkering aan te brengen op de fietspaden zonder straatverlichting binnen en buiten de bebouwde kom van Olst en Boskamp.

4.3 Maatregelen bij geplande ontwikkelingen

In paragraaf 2.4 zijn alle relevante projecten en ontwikkelingen die gepland zijn in Olst en Boskamp geïnventariseerd. Deze ontwikkelingen hebben soms invloed op het fietsnetwerk en bieden daardoor kansen om maatregelen direct bij het realiseren van het project uit te voeren. De maatregelen op figuur 4.3 worden uitgevoerd tegelijkertijd met een project in de omgeving.

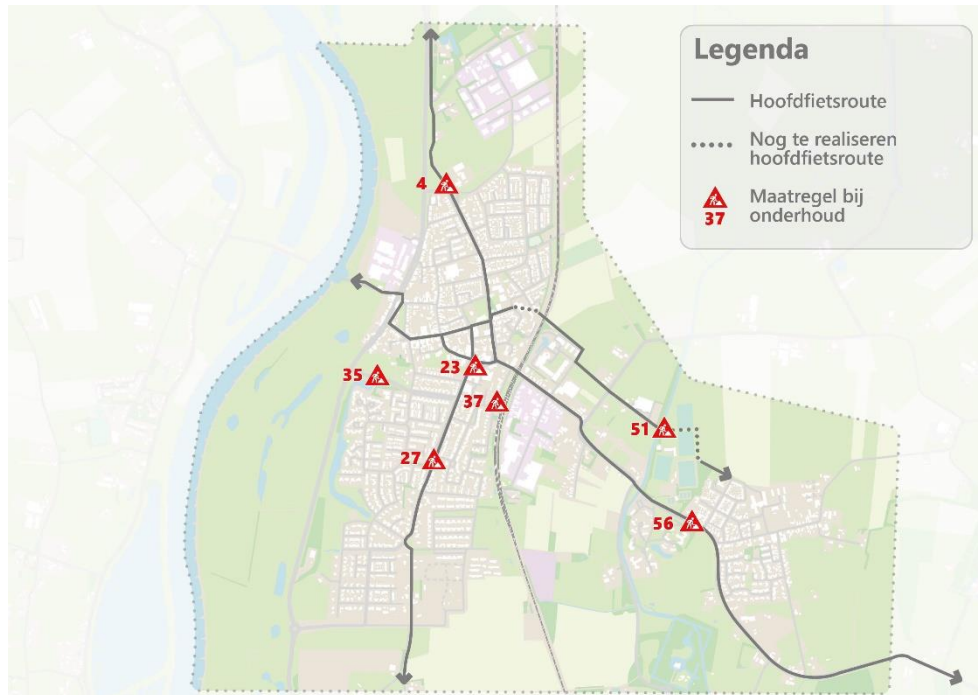


Figuur 4.3: maatregelen bij geplande ontwikkelingen.

De totale toelichting op alle maatregelen die worden uitgevoerd met de geplande ontwikkelingen is weergegeven in bijlage 3. Enkele voorbeelden zijn de volgende. Ter hoogte van **punt 13** wordt een doorsteek voor fietsers gerealiseerd over het huidige schoolterrein. Onder andere op **punten 14 en 17** vinden werkzaamheden plaats, waardoor de situatie voor fietsers veiliger en duidelijker gemaakt kan worden. Op **punt 47** wordt een doorsteek gemaakt voor de nieuwe woonwijk en op het kruispunt ter hoogte van **punt 48** wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de gereden snelheid te verlagen.

4.4 Maatregelen bij onderhoud

Er zijn maatregelen met een minder hoge prioriteit om het fietsen veiliger en herkenbaarder te maken in Olst en Boskamp. Dit zijn maatregelen die niet direct uitgevoerd hoeven te worden, maar die wel op de lange termijn relevant zijn. Het voorstel is om de maatregelen in figuur 4.4 uit te voeren wanneer er (groot) onderhoud wordt gepleegd op deze locatie.

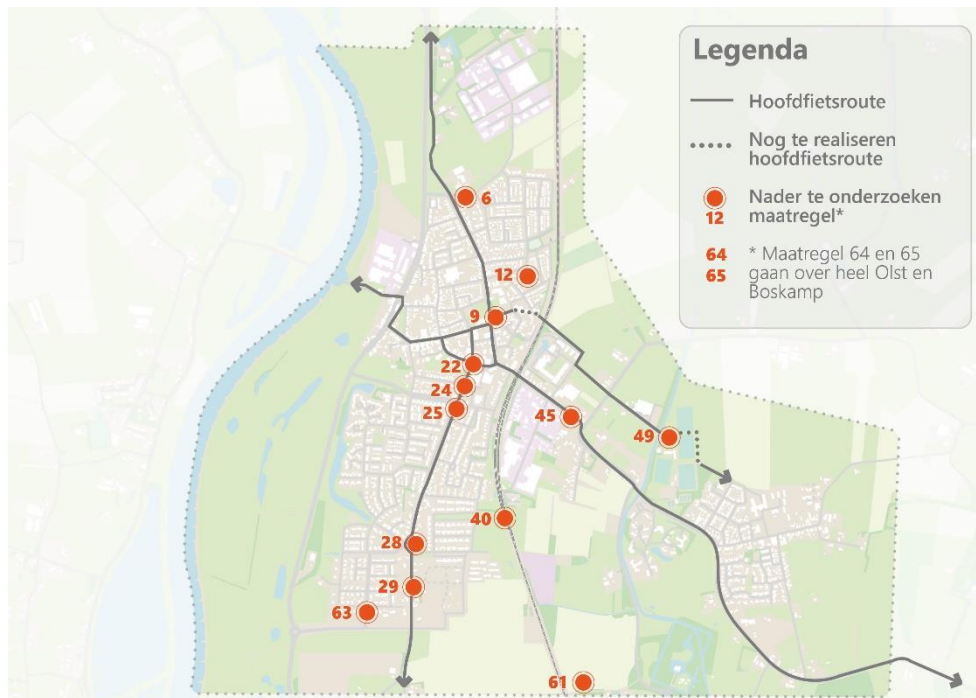


Figuur 4.4: maatregelen bij onderhoud.

De complete toelichting op alle maatregelen is weergegeven in bijlage 3 van dit rapport. Enkele voorbeelden zijn de volgende. Het voorstel is om op termijn het bestaande deel van de fietsstraat Jan Schamhartstraat aan te passen aan de dan geldende landelijke adviezen (punt 27) en het parkeren anders te regelen langs deze straat (punt 23). Ter hoogte van punt 37 is het voorstel om de gootjes (hobbels) te verwijderen bij onderhoud en dat de afwatering op een andere wijze wordt gerealiseerd.

4.5 Nader te onderzoeken maatregelen

Tijdens de verschillende bijeenkomsten met de participatiegroep zijn diverse aandachtspunten naar voren gekomen die nader onderzocht moeten worden. Dit zijn punten waar niet direct van gezegd kan worden hoeveel tijd en geld de realisatie kost en wat de beste wijze van uitvoering is. Deze maatregelen worden door de gemeente op korte termijn uitgewerkt in het uitwerkingsplan. Per punt uit figuur 4.5 zal nader onderzoek nodig zijn voordat er wordt gekozen welke maatregel hier het beste uitgevoerd kan worden.

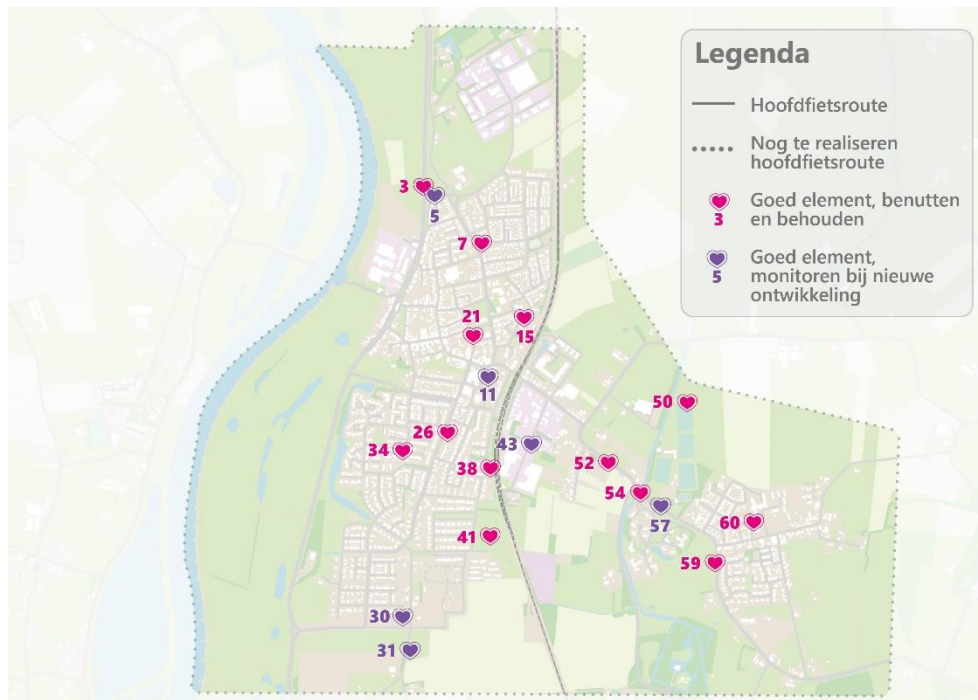


Figuur 4.5: nader te onderzoeken maatregelen.

Door het uitvoeren van projecten en ontwikkelingen verandert ook de verkeerssituatie op sommige locaties, daarom is na uitvoering van bepaalde projecten een evaluatie/monitoring gewenst om te beoordelen of (aanvullende) maatregelen benodigd zijn, zoals op punten 6, 9, 12, 45 en 61. Verder is het voorstel om de fietsstraat Jan Schamhartstraat aan weerszijde uit te breiden (punten 25, 28 en 29). Het voorstel is ook om een bewegwijzeringsplan op te stellen voor Olst en omgeving (punt 64) en te onderzoeken of er gemeentelijke eisen gesteld kunnen worden aan de vorm en het aantal fietsenstallingen bij ontwikkelingen (punt 65). De volledige toelichting op alle maatregelen die nader onderzocht moeten worden is weergegeven in bijlage 3 van dit rapport.

4.6 Goede elementen in het fietsnetwerk van Olst en Boskamp

Samen met de participatiegroep is niet alleen gekeken naar maatregelen om dingen beter te maken, maar ook naar de punten waar het al heel erg prettig is om te fietsen. In totaal heeft de participatiegroep 19 punten geselecteerd waar mensen graag willen fietsen en plekken die behouden kunnen blijven zoals ze op dit moment zijn uitgevoerd, deze punten zijn weergegeven in figuur 4.6.



Figuur 4.6: goede elementen in het fietsnetwerk van Olst en Boskamp.

Het asfalt op de Kornet van Limburg Stirumstraat wordt bijvoorbeeld als prettig ervaren (punt 7). Dat fietsers en voetganger samen gebruik maken van dezelfde ruimte is niet altijd prettig, maar leidt ook niet tot grote conflicten en zorgt tegelijkertijd dat mensen rekening met elkaar blijven houden en het voorstel is daarom om niets te doen op de punten 11 en 41. En Boskamp wordt gewaardeerd als mooie plaats om te fietsen, zie punt 60. Alle goede punten inclusief beschrijving zijn opgenomen in bijlage 3.

4.7 Stimuleer fietsen ook met gedragsmaatregelen

In de voorgaande maatregelen wordt gesproken over fysieke maatregelen in Olst en Boskamp om het fietsen veiliger en herkenbaarder te maken, waardoor fietsen aantrekkelijker wordt. Fietsen kan ook gestimuleerd worden door het beïnvloeden van het gedrag van mensen, zoals wordt beschreven in deze paragraaf.

Samen met de participatiegroep is nagedacht over mogelijke gedragsmaatregelen om meer mensen te laten fietsen. Daaruit zijn twee concrete voorstellen naar voren gekomen die in de komende periode verder worden uitgewerkt door de gemeente in samenwerking met de inwoners van Olst en Boskamp.

1. Verkeerseducatie op scholen

Fietsen kan gestimuleerd worden door op scholen extra verkeerseducatie te geven, om fietsen makkelijker, leuker en veiliger te maken. Voorbeelden hiervan zijn het uitdelen van een kaart met veilige fietsroutes naar de school en het stimuleren van fietsen door een winactie.

2. Fietsactiviteiten bij opening nieuwe ontwikkelingen

Bij de opening van bijvoorbeeld de nieuwe fietstunnel en het nieuwe kindcentrum kan er veel aandacht worden besteed aan fietsen. Door een ludieke, gezellige en/of leuke activiteit te organiseren kunnen mensen worden verleid om te gaan fietsen. Bijvoorbeeld voor het afbreken van de school een fietsroute door de oude school aanbieden, want voor wie is het nu niet leuk om daar zijn of haar huidige of oude school te fietsen? Jong geleerd is oud gefietst!



Figuur 4.7 : voorbeeld van verkeerseducatie en feestelijke opening van een fietstunnel.

In bijlage 5 is een lijst met alle ideeën met gedragsmaatregelen van de participatiegroep opgenomen. De lijst met gedragsmaatregelen is niet uitputtend, de gemeente Olst-Wijhe zal een vervolg geven aan de uitvoering (van een aantal) van deze maatregelen om fietsen in Olst en Boskamp te stimuleren.



Bijlagen

Bijlage 1: hoofdfietsroutes Olst en Boskamp
(bijlage is los meegeleverd met dit Fietsplan Olst)

Bijlage 2: totaal maatregelenkaart Fietsplan Olst
(bijlage is los meegeleverd met dit Fietsplan Olst)

Bijlage 3: toelichting maatregelenkaart Fietsplan Olst
(bijlage is los meegeleverd met dit Fietsplan Olst)

Bijlage 4: deelnemende organisaties participatiegroep.

Bijlage 5: potentiële gedragsmaatregelen

Bijlage 4: deelnemende partijen participatiegroep

De hieronder genoemde partijen waren onderdeel van de participatiegroep en hebben actief meegedacht aan de invulling van het Fietsplan Olst:

- Plaatselijk Belang Olst
- Belangengroep Beter Boskamp
- Sportclubs Olst
- Scholen
- Inwoners
- Fietzersbond
- Veilig Verkeer Nederland

Aanvullend op de participatiegroep hebben een aantal partijen op de achtergrond meegedacht aan de invulling van het fietsplan:

- Plaatselijk belang Den Nul
- Natuurlijk Olst
- CROW
- Koepel van ouderenbonden OW
- Salland Fietsnetwerk
- Politie
- Provincie Overijssel
- Projectleiders en verkeerskundigen/wegbeheerders gemeente Olst-Wijhe

Bijlage 5: potentiële gedragsmaatregelen

Deze bijlage bevat een lijst met ideeën voor gedragsmaatregelen om het fietsen in Olst en Boskamp te stimuleren. Deze ideeën zijn ingebracht door de leden van de participatiegroep en kunnen als inspiratie worden gebruikt voor de komende jaren.

Nr.	Gedragsmaatregel
1	KANS - Kom Anders Naar School (vanuit VVN)
2	Feestactiviteiten om fietsen te stimuleren zolang het nieuwe kindcentrum er nog niet is. Bijvoorbeeld jubileum activiteiten of andere stimuleringsmaatregelen.
3	BOM project - Kinderen op school stimuleren om ouders te instrueren op de fiets te gaan. Een soort gelijk initiatief is ook mogelijk voor scholieren/studenten.
4	Wijkagent langs laten komen, voor kinderen leuk en voor ouders spannend.
5	Fietsroute maken met rood met witte stippen voor kinderen, zodat kinderen over dat fietspad WILLEN rijden.
6	Ouder stimuleren/belonen als ze kinderen fietsend of lopend brengen, bijvoorbeeld fietsonderdelen of acties rondom dat thema. Kinderen belonen via de ouders.
7	Parkeren mogelijk verder van de school, zodat je daardoor fietsen stimuleert.
8	Juiste bewegwijzering, fietsroute voor scholen en kinderen.
9	Streetwise is voor kinderen, maar ouders geven vaak een fout voorbeeld. Plaatselijke bedrijven en ouders ook educatie geven, bijvoorbeeld meerijden met vrachtwagen.
10	Wellicht gebruik maken van CODE95 (zij hebben leuke filmpjes).
11	Leuke dingen langs de route zetten, die niet afleiden. Dingen staan waar mensen vrolijk van borden, bijvoorbeeld 'Fijn dat je hier langs fietst!' of een duimpje.
12	Ouders verleiden om met de fiets te laten gaan. Bijvoorbeeld een route waar je met de fiets wel langs kan en niet met de auto.
13	De Fietskampioen. We heeft in de maand X het meeste gefietst.
14	De Fiets Piano. Er zijn voorbeelden van een trappiano voor voetgangers, dit kan bijvoorbeeld ook voor fietsers op een voetpad.
15	Hulp voor ouderen om kennis te maken met de E-bike, gelijk iets met veiligheid.
16	Leuke positieve feedback, kinderen vinden smileys leuk.
17	Teller hoeveel mensen er door de tunnel fietsen.
18	Klimaatbewustheid die bij fietsen hoort kan ook helpen om meer te gaan fietsen.
19	Plant een boom. Als een klas de meeste kilometers heeft gefietst in één maand dan mogen ze een boom planten.
20	Chauffeurs van vrachtverkeer laten merken hoe het is om als kind langs een vrachtwagen te fietsen.
21	Autovrije zaterdag voor Olst of een groot evenement houden waarmee de auto niet mogelijk is om naartoe te komen.
22	Begin van het schooljaar ouders en kinderen motiveren en informeren over het fietsen.
23	Nameeting doen met de kinderen om de gevaarlijke punten van en naar school te doen.
24	Regelmatige mediaberichten, zodat het fietsen onder de aandacht blijft.
25	Fietsenmakers of VVN kunnen E-bike cursussen geven.
26	Rijschoolhouders vragen om specifieke routes te rijden die 30 km/uur zijn, zodat mensen meer aan de snelheid gehouden worden.
27	Verkeersquiz om de zoveel tijd laten publiceren.

28	Voetbalvereniging een 'Fietsbingo' op Hemelvaartsdag. Organiseer een 'Fietsbingo' of 'Fietspuzzeltocht', waardoor je de routes kan lanceren.
29	Bordspel maken, zoals Ganzenbord, met de veilige routes.
30	Mogelijk borden langs de weg met educatie, wel met de kanttekening dat het op de fiets niet handig is en mogelijk onveilig.
31	Speurtocht over de fietsroutes in Olst.
32	Opening van de fietstunnel als het kunstwerk open is.
33	Als de school verhuisd, kan je dan niet een periode door de oude school fietsen als ludieke acties.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32