

Nota zienswijzen Ontwerp bestemmingsplan
Olst, Fietstunnel Ter Stegestraat

Geanonimiseerd

Wijhe, versie 21 juli 2020
Zaaknummer: 33305-2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....
2. Zienswijzen en beantwoording.....
3. Samenvatting wijzigingen.....

1. Inleiding

In deze nota zijn de resultaten opgenomen van de ter inzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan Olst Fietstunnel Ter Stegestraat. Deze nota wordt, na vaststelling door het college en de gemeenteraad, aangemerkt als bijlage bij het bestemmingsplan.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 7 mei 2020 tot en met 17 juni 2020, waarbij eenieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen te geven op het ontwerp bestemmingsplan. Dit is bekend gemaakt met een publicatie in de rubriek IJsselberichten in de Huis aan Huis/Reklamix van 6 mei 2020, op de gemeentelijke website en via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Paragraaf 2 bevat een overzicht van de ingediende zienswijzen per indiener en per onderdeel waarop de zienswijze betrekking heeft, met daarna de reactie hierop van burgemeester en wethouders.

Er zijn in totaal 62 unieke zienswijzen ingediend. Van de 62 unieke zienswijzen zijn er 61 als zienswijze ontvangen en 1 als zienswijze met 371 handtekeningen onder een hoofdzenswijze. De zienswijzen zijn afkomstig van 271 unieke adressen.

Op een enkele zienswijze na zijn de zienswijzen niet specifiek gericht op het ontwerpbestemmingsplan Olst Fietstunnel Ter Stegestraat, maar is de hoofdboodschap van de zienswijzen om in plaats van een fietstunnel, een plan ten uitvoering te brengen met een zuidelijke rondweg voor al het verkeer aan te leggen, waarvan afsluiting van de spoorwegovergang in de J. Hooglandstraat voor gemotoriseerd verkeer deel van het totale plan uitmaakt.

Eén van de zienswijzen gaat specifiek in op de manier waarop de handtekeningen zijn opgehaald.

De keuze voor twee fietstunnels en de locaties zijn in Olst al langer onderwerp van gesprek, daarom volgt hieronder een terugblik op het proces tot nu toe.

Terugblik

De afgelopen jaren is regelmatig gesproken over de afwikkeling van het verkeer in Olst. Dat gaat zelfs terug tot de jaren negentig van de vorige eeuw. Bij de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 was het voor meerdere politieke partijen (wederom) een verkiezingsitem. In 2016 wilde de gemeente in de Structuurvisie een noordelijke rondweg om Olst opnemen die zou uitkomen op de Kleistraat. Hiertegen kwam veel verweer van inwoners.

Structuurvisie verkeer Olst

Tijdens een informatieavond op 13 februari 2017 bleek dat er onvoldoende cijfers over het verkeer waren om gefundeerd te kiezen voor een noordelijke randweg. Het college besloot om extra onderzoek te doen. Voor het verkeersonderzoek werd de Begeleidingsgroep Structuurvisie verkeer Olst ingesteld om het proces te volgen en aan te geven of alle elementen goed en duidelijk in beeld waren. Dit als klankbordgroep voor het college van B&W van de gemeente Olst-Wijhe, zodat er een beeld kon worden gevormd hoe de vertegenwoordigers van verschillende belangengroeperingen tegen de verkeersvisie Olst aankeken. Deze groep bestond uit een brede vertegenwoordiging uit de Olster samenleving en was ongeveer 12 personen in omvang. In april 2017 zijn intensieve verkeerstellingen gedaan. Op basis van kentekenregistratie is gekeken waar het verkeer vandaan komt en naar toe gaat. Wat bleek: veel verkeer dat over de Jan Hooglandstraat reed, bleef in Olst. Als veel verkeer richting noord of zuid het dorp zou verlaten, zou een rondweg verlichting geven. Maar het gaat dus merendeels om bestemmingsverkeer, verkeer dat dus in Olst moet zijn.

Bovendien bleek uit de nauwkeurige tellingen dat het aantal vrachtwagens op de Jan Hooglandstraat minder was dan eerder was aangenomen op basis van cijfers van aanwonenden. Op basis van onder meer de nieuwe, feitelijke, cijfers besloot het college van B en W om geen randweg om Olst aan te leggen (geen noordelijke en ook geen zuidelijke randweg), maar om het langzame verkeer dat nu over de Jan Hooglandstraat gaat een alternatieve route te geven (scheiden van het verkeer) en het spreiden van het

langzame verkeer over meerder spoor kruisingen. Dit besluit werd unaniem onderschreven door de eerste Begeleidingsgroep Structuurvisie Verkeer Olst en breed gedragen tijdens een informatieavond op 21 juni 2017. Ook de toepassing van de Provinciale Mobiliteitsladder maakte een randweg niet mogelijk, er waren andere, betere en goedkopere oplossingen dan een randweg. Bovendien werkte de provincie niet mee aan een zuidelijke randweg vanwege de natuurwaarden in dat gebied. Niet meewerken betekent geen vergunning en geen subsidie. Op 4 december 2017 heeft de gemeenteraad de nieuwe Structuurvisie Olst-Wijhe, 'Ruimte voor initiatief en innovatie' vastgesteld. In deze structuurvisie is het beleidskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen verwoord. De visie schetst het toekomstbeeld voor Olst-Wijhe op weg naar 2025. Het 'scheiden en spreiden van het verkeer in Olst' is daarmee onderdeel van de Structuurvisie.

Uitwerken Verkeersonderzoek Olst

Begin 2018 is gestart met het project Uitwerken Verkeersonderzoek Olst. Bij de uitwerking van het onderzoek werd de begeleidingsgroep die bij het vorige onderzoek heeft meegedacht betrokken. Die groep werd aangevuld met ondernemers, bewoners, de schoolbesturen en SallandWonen en Nikkels (ontwikkeling Aberson terrein). De begeleidingsgroep bestond vanaf dat moment uit 19 personen. Afgesproken is dat de leden van de groep hun achterban steeds zouden informeren. Tijdens dit proces is met begeleiding van Goudappel Coffeng gekeken naar de beste mogelijkheden voor het scheiden en spreiden van het verkeer in Olst en daaruit zijn de volgende voorstellen gekomen: het herinrichten van de Jan Hooglandstraat, het realiseren van een voet-fietspad tussen de Joke Smitlaan en de Stationsweg, het aanleggen van een calamiteitenroute en twee fietstunnels; één in het verlengde van de Ter Stegestraat, en één in het verlengde van de Roodborst in Olst-Zuid. Twee jaar na de aanleg van de fietstunnel in het verlengde van de Ter Stegestraat, worden de effecten van de aanpassingen onderzocht en op basis van die uitkomsten wordt besloten of de fietstunnel in het verlengde van de Roodborst wordt aangelegd. In de Begeleidingsgroep sprak één lid zich uit tegen deze plannen. Tijdens de informatieavond van 16 mei 2018 wilde de gemeente Olst-Wijhe graag horen wat de inwoners van Olst en omgeving vonden van de voorstellen voor het scheiden en spreiden van het verkeer en of zij gebruik zouden maken van de eventueel extra aan te leggen routes voor fietsers. Hiervoor konden de aanwezigen een enquêteformulier invullen. Naar aanleiding van deze informatieavond heeft de Begeleidingsgroep op 23 mei 2018 afgesproken om ook de inwoners, die niet aanwezig waren bij de informatiebijeenkomst, de gelegenheid te geven de enquête in te vullen.

Uitvoering plannen

In 2019 is gestart met de uitvoering van de plannen. Er zijn twee begeleidingsgroepen gevormd: één voor de Jan Hooglandstraat en het voet-fietspad tussen de Joke Smitlaan en de Stationsweg en één begeleidingsgroep voor de tunnel en de calamiteitenroute. Hierin hebben ook omwonenden zitting genomen om het uitvoeringsproces te begeleiden en hun buurtgenoten geïnformeerd te houden. Bij de uitwerking van het besluit van de gemeenteraad is in gesprekken met de 'Begeleidingsgroep Tunnel en Enkweg' gesproken over de exacte ligging en de mogelijkheden om de tunnel te verbeteren. Het ging daarbij onder andere om een hellingspercentage van 3% in plaats van 4%, een bocht in het tracé en schuine wanden met groen in plaats van rechte wanden. De adviesraad Samenleving Olst-Wijhe gaf ook adviezen, zowel voor de herinrichting van de Jan Hooglandstraat als voor een optimale tunnel. Voor wat betreft de tunnel met een hellingsgraad van 4% past dit binnen het advies. Ook spraken zij de voorkeur uit voor zo recht mogelijke tunnelwanden ter geleiding van blinden en slechtzienden. Het college van B en W van de gemeente Olst-Wijhe besloot in april 2020 om de fiets- en voetgangerstunnel in het verlengde van de Ter Stegestraat aan te laten leggen binnen het door de gemeenteraad vastgestelde budget van € 4,4 miljoen. Dat betekent dat de tunnel een doorrijhoogte krijgt van 2,65 meter, rechte tunnelwanden (maximale hoek tot 10%) en een hellingspercentage van 4%. Alle alternatieve uitwerkingen van de tunnel zouden ongeveer een miljoen euro meer kosten. Het college vond de voordelen van de alternatieven niet opwegen tegen de meerkosten. Vervolgens is het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

Communicatie

Tijdens het hele proces zijn inwoners op de hoogte gehouden op verschillende manieren: gemeentelijke website (alle informatie is nog steeds beschikbaar), in de rubriek IJsselberichten in de Huis aan Huis Reclamix, informatieavonden, via de leden van de begeleidingsgroepen (richting hun achterban), e-mail, brieven, persberichten, sociale media, digitale nieuwsbrief (alle actuele informatie direct in je inbox) en sinds april 2019 ook via de Nieuwsbrief “Olst volop in Ontwikkeling” die huis-aan-huis op papier wordt verspreid (en ligt op diverse locaties).

Paragraaf 3 bevat een overzicht van alle door burgemeester en wethouders voorgestelde wijzigingen bij de vaststelling van het ontwerp bestemmingsplan.

2. Zienswijzen en beantwoording

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn in totaal 437 zienswijzen ingediend, waarvan er 7 niet ontvankelijk zijn, zie onderstaand overzicht:

Overzicht ingediende zienswijzen								
Partij	Naam	Adres	Postcode	Plaats	Vertegenwoordiger	Verstuurd op	Ontvangen op	Wel/niet Ontvankelijk
1					Nvt	26-05-2020	26-05-2020	Wel
2					Nvt	12-06-2020	12-06-2020	Wel
3					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
4					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
5					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
6					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
7					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
8					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
9					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
10					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
11					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
12					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
13					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
14					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
15					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
16					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
17					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
18					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
19					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
20					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

Nota zienswijzen Ontwerp bestemmingsplan Olst Fietstunnel Ter Stegestraat

21					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
22					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
23					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
24					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
25					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
26					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
27					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
28					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
29					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
30					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
31					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
32					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
33					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
34					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
35					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
36					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
37					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
38					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
39					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
40					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
41					Nvt	03-06-2020	04-06-2020	Wel
42					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
43					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
44					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
45					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
46					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
47					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
48					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
49					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
50					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
51					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
52					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

53					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
54					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
55					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
56					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
57					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
58					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
59					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
60					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
61					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
62					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
63					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
64					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
65					Nvt	10-06-2020	11-06-2020	Wel
66					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
67					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
68					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
69					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
70					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
71					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
72					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
73					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
74					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
75					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
76					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
77					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
78					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
79					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
80					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
81					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
82					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
83					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
84					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

85					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
86					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
87					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
88					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
89					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
90					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
91					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
92					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
93					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
94					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
95					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
96					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
97					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
98					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
99					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
100					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
101					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
102					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
103					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
104					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
105					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
106					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
107					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
108					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
109					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
110					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
111					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
112					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
113					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
114					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
115					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
116					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

117					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
118					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
119					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
120					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
121					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
122					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
123					Nvt	04-06-2020	08-06-2020	Wel
124					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
125					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
126					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
127					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
128					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
129					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
130					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
131					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
132					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
133					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
134					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
135					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
136					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
137					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
138					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
139					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
140					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
141					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
142					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
143					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
144					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
145					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
146					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
147					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
148					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

149					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
150					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
151					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
152					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
153					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
154					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
155					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
156					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
157					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
158					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
159					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
160					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
161					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
162					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
163					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
164					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
165					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
166					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
167					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
168					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
169					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
170					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
171					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
172					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
173					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
174					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
175					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
176					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
177					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
178					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
179					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
180					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

181					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
182					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
183					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
184					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
185					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
186					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
187					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
188					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
189					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
190					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
191					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
192					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
193					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
194					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
195					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
196					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
197					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
198					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
199					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
200					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
201					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
202					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
203					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
204					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
205					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
206					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
207					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
208					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
209					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
210					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
211					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
212					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

213					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
214					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
215					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
216					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
217					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
218					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
219					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
220					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
221					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
222					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
223					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
224					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
225					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
226					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
227					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
228					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
229					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
230					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
231					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
232					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
233					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
234					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
235					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
236					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
237					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
238					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
239					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
240					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
241					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
242					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
243					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
244					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

245					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
246					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
247					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
248					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
249					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
250					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
251					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
252					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
253					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
254					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
255					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
256					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
257					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
258					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
259					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
260					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
261					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
262					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
263					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
264					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
265					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
266					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
267					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
268					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
269					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
270					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
271					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
272					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
273					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
274					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
275					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
276					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

277					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
278					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
279					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
280					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
281					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
282					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
283					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
284					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
285					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
286					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
287					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
288					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
289					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
290					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
291					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
292					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
293					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
294					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
295					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
296					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
297					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
298					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
299					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
300					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
301					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
302					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
303					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
304					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
305					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
306					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
307					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
308					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

309					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
310					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
311					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
312					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
313					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
314					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
315					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
316					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
317					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
318					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
319					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
320					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
321					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
322					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
323					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
324					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
325					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
326					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
327					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
328					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
329					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
330					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
331					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
332					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
333					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
334					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
335					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
336					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
337					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
338					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
339					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
340					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

341					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
342					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
343					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
344					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
345					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
346					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
347					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
348					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
349					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
350					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
351					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
352					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
353					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
354					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
355					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
356					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
357					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
358					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
359					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
360					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
361					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
362					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
363					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
364					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
365					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
366					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
367					Nvt	03-06-2020	05-06-2020	Wel
368					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
369					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
370					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
371					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
372					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

373					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
374					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
375					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
376					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
377					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
378					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
379					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
380					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
381					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
382					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
383					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
384					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
385					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
386					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
387					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
388					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
389					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
390					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
391					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
392					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
393					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
394					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
395					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
396					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
397					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
398					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
399					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
400					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
401					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
402					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
403					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
404					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel

405					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
406					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
407					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
408					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
409					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
410					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
411					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
412					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
413					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
414					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
415					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
416					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
417					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
418					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
419					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
420					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
421					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
422					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
423					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
424					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
425					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
426					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
427					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
428					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Wel
429					Nvt	15-06-2020	16-06-2020	Wel
430					Nvt	16-06-2020	16-06-2020	Wel
431					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Niet
432					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Niet
433					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Niet
434					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Niet
435					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Niet
436					Nvt	17-06-2020	17-06-2020	Niet

437					Nvt	20-06-2020	22-06-2020	Niet

De partijen 46, 65, 123, 219, 265 en 377 hebben een aanvulling ingediend op de hoofdzienswijze.

In de tabel op de volgende pagina worden de zienswijzen behandeld, waarbij:

- In de eerste kolom de partij.
- In de tweede kolom een samenvatting van de inhoud van de zienswijzen.
- In de derde kolom per zienswijze de beantwoording van het college van burgemeester en wethouders.
- In de vierde kolom is aangegeven of de reactie aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Reactie op zienswijzen

Partij	Zienswijze	Gemeentelijk standpunt	Aanpassing plan?
1			
a	Bezwaar dat er geen volledige informatie naar omwonenden, o.a. Averbbergen 11 t/m 53 (Havezate) is gegaan.	Vanaf begin 2018, de start van deze ontwikkeling, zijn inwoners op de hoogte gehouden op verschillende manier: gemeentelijke website (alle informatie is nog steeds beschikbaar), IJsselberichten, via de leden van de begeleidingsgroepen (richting hun achterban), e-mail, brieven, persberichten, sociale media, digitale nieuwsbrief (alle actuele informatie direct in je inbox) en sinds april 2019 ook via de Nieuwsbrief Olst volop in Ontwikkeling die huis-aan-huis op papier wordt verspreid (en ligt op diverse locaties). Ook zijn er diverse informatieavonden geweest.	Niet
b	Bezwaar tegen het gebruik maken van de veel te smalle toegangsweg naar de Havezate door de hulpdiensten	De nieuwe calamiteitenroute sluit aan op de infrastructuur van het terrein Averbbergen. Deze route wordt alleen gebruikt door de hulpdiensten bij situaties van de hoogste prioriteit, terwijl de spoorwegovergang van de Jan Hooglandstraat is afgesloten. Deze situatie zal sporadisch voorkomen. Het is hiermee acceptabel dat de genoemde weg van beperkte breedte is.	Niet
c	Bezwaar tegen het gebruik maken van de veel te smalle toegangsweg naar de Havezate door fietsers vanuit en naar de fietstunnel	De toegangsweg naar de Havezate is inderdaad smal. Het indicatieve schetsontwerp voor het scholencluster gaat er echter van uit dat het fietspad vanuit de nieuwe tunnel wordt doorgetrokken parallel aan de weg die loopt achter de EFG-flats op het Averbbergen-terrein, de toegangsweg naar de parkeerplaats van de Havezate. Dit betekent dat fietsers geen gebruikmaken van de huidige toegangsweg, maar van	Niet

		<p>het fietspad dat er naast ligt. Dit fietspad wordt doorgetrokken over het Abersonterrein.</p> <p>De calamiteitenroute sluit aan op het fietspad. De hulpdiensten maken in geval van nood gebruik van de infrastructuur op het Averbbergen-terrein dan wel van het fietspad voor de toegang naar de calamiteitenroute.</p>	
d	<p>Bezwaar tegen het gebruik maken van de veel te smalle toegangsweg naar de Havezate door verkeer wat naar en van het nieuwe kind centrum gaat</p>	<p>Het indicatieve schetsontwerp voor het scholencluster gaat er echter van uit dat het fietspad vanuit de nieuwe tunnel wordt doorgetrokken parallel aan de weg die loopt achter de EFG-flats op het Averbbergen-terrein, de toegangsweg naar de parkeerplaats van de Havezate. Dit betekent dat fietsers geen gebruikmaken van de huidige toegangsweg, maar van het fietspad dat er naast ligt. Dit fietspad wordt doorgetrokken over het Abersonterrein.</p> <p>De calamiteitenroute sluit aan op het fietspad. De hulpdiensten maken in geval van nood gebruik van de infrastructuur op het Averbbergen-terrein dan wel van het fietspad voor de toegang naar de calamiteitenroute.</p> <p>Het autoverkeer voor het nieuwe scholencluster zal gebruik maken van de weg Averbbergen die rechtstreeks wordt aangesloten op het scholencluster. Verder zal op de locatie van het scholencluster een voldoende ruime parkeervoorziening worden gerealiseerd. De genoemde toegangsweg naar de Havezate zal hiervoor niet worden gebruikt.</p>	Niet
2			
a	<p>De Belangengroep Beter Boskamp, hierna te noemen BBB, is vanaf de eerste begeleidingsgroep betrokken geweest bij de plannen m.b.t. het verkeer. In deze groep zat ook Huig ten Dam, bewoner van de Spoorstraat met veel contacten met bewoners van de Jan Hooglandstraat. Hij is helaas overleden, maar had als rijinstructeur steekhoudende argumenten en daardoor waardevolle inbreng in de groep.</p>	<p>De gemeente onderschrijft dit.</p>	Niet

	<p>Bureau Goudappel-Coffeng, die de mogelijkheden heeft bekeken m.b.t. het nut en de noodzaak van een zuidelijke rondweg, is na verschillende manieren van onderzoek tot de conclusie gekomen dat het aanleggen van een zuidelijke rondweg niet het gewenste resultaat heeft. Deze uitkomst is door de begeleidingsgroep unaniem onderschreven. De begeleidingsgroep heeft daarbij de gemeente nadrukkelijk gevraagd om vaart te maken met de uitwerking van het "scheiden en spreiden" van het verkeer.</p>		
b	<p>Ten aanzien van de voorgestelde plaats van de clusterschool wil de BBB nog wel opmerken, dat het voor haar een onverwachte, maar haars inziens een meer logische locatie is dan bij de Hooiberg, mits het fietspad van de Boskamp naar de nieuwe school een volwaardig, d.w.z. tweezijdig, fietspad met verlichting wordt. Dat betekent dat de leerlingen die van de Boskamp komen op een veiliger manier de school bereiken dan wanneer gebruik moet worden gemaakt van het onverplichte fietspad langs de Eikelhofweg-Koekoeksweg, waar de kinderen dan 2 x over moeten steken. De BBB ziet de fietstunnel Ter Stegestraat als een veilig alternatief voor fietsen over de Jan Hooglandstraat. Of men gebruik wil maken van deze tunnel ligt uiteraard aan de fietser zelf.</p>	<p>Er loopt nu een fietsverbinding tussen Boskamp en Olst achterlangs het sportpark Overwetering. In het kader van het project verkeersvisie Olst en het project onderwijscluster Olst-Boskamp-Den Nul is toegezegd dat een fietsstimuleringsplan wordt opgesteld. De suggesties om dit fietspad te verbreden en te verlichten worden hierin afgewogen.</p>	Niet
c	<p>Ook bij de 2de begeleidingsgroep Verkeer is de BBB betrokken. Deze groep is een klankbordgroep voor het college van B&W van onze gemeente en neemt deze taak zeer serieus. Samen met het onderzoeksbureau Hoogstraat is er een plan voor het verkeer in Olst ontwikkeld, dat jammer genoeg niet door iedereen in de groep wordt gedragen maar wel door de meerderheid. Het plan dat nu ter inzage ligt past ook prima in de toekomstige ontwikkelingen van het Abersonterrein en, wanneer de aangedragen plaats voor de</p>	<p>De gemeente onderschrijft dit.</p>	Niet

	nieuwe school door uw raad wordt geaccordeerd, ook bij de bouw van deze onderwijsinstelling.		
d	Al met al wil de BBB met deze zienswijze duidelijk maken aan uw gemeenteraad dat zij zich kan vinden in het plan zoals is voorgelegd.	Geen aanvulling.	Niet
3 tot en met 434			
a	Wij komen op basis van de beschikbare documenten tot de conclusie dat het besluit over de fietstunnel Ter Stegestraat, als onderdeel van het geheel aan gemeentelijke plannen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst te verbeteren: a. niet voldoet aan de gestelde eisen, de randvoorwaarden en de uitgangspunten, die zijn verwoord in de Structuurvisie; b. niet leidt tot een verkeersveiliger en leefbaarder Olst, in de nabije toekomst zullen deze zelfs verslechteren; c. niet op een zorgvuldige wijze tot stand is gekomen.	<p>In de concept Structuurvisie Olst-Wijhe is aangegeven dat er in Olst reeds lange tijd overlast wordt ervaren van het verkeer door het dorp.</p> <p>In hoofdzaak spelen er hierbij twee grote problemen, namelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is sprake van een hoge verkeersintensiteit op met name de Jan Hooglandstraat en de Kornet van Limburg Stirumstraat; De grote hoeveelheid auto's en vrachtwagens door de kern, gecombineerd met het al aanwezige langzame verkeer, leveren verkeersonveilige situaties op en verminderen de leefbaarheid van het dorp Olst. - Er is momenteel maar één spoorwegovergang in het dorp Olst; dit heeft voor de bereikbaarheid van met name de hulpverleningsdiensten gevolgen; daarnaast levert deze enkele spoorwegovergang verkeersgevaarlijke situaties op ter hoogte en in de nabijheid van die overgang. <p>In 2016 wilde de gemeente in de Structuurvisie een noordelijke rondweg om Olst opnemen die zou uitkomen op de Kleistraat. Naar aanleiding van de zienswijze van de provincie Overijssel en de vele vragen en opmerkingen bij de bewoners en ondernemers in Olst, Boskamp en Eikelhof heeft het college besloten een aanvullend en verdiepend onderzoek uit te voeren naar de verkeerssituatie in Olst. Bij dit onderzoek is een begeleidingsgroep betrokken met</p>	Niet

		<p>vertegenwoordigers van de plaatselijk Belangen Olst, Boskamp en Eikelhof, een inwoner uit Olst die verkeerskundige is en een tweetal ondernemers uit Olst. De inwoner en ondernemers waren betrokken bij een eerder onderzoek naar verkeersverbeteringen in Olst.</p> <p>In het onderzoek zijn nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd, zodat er een nieuw beeld ontstond van de verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen in Olst. Op basis van deze nieuwe gegeven zijn een viertal varianten verder uitgewerkt. De eerste variant gaat in op de vraag die bij bewoners leeft: “Wat betekent het verplaatsen van de bedrijven aan de Industrierweg voor het vrachtverkeer binnen het dorp”. De tweede variant sluit aan bij de “Mobiliteitsladder van de Omgevingsvisie Overijssel”. De derde en vierde variant gaat in op een noordelijke- of een zuidelijke ontsluiting. Op basis van deze metingen ligt het voor de hand dat de vier varianten nader worden onderzocht op de gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid voor Olst. Ook worden de varianten getoetst aan de mobiliteitsladder van de Omgevingsvisie Overijssel, vastgesteld in april 2017. De mobiliteitsladder is een systematiek om verschillende oplossingen voor een verkeersprobleem te onderzoeken. De ladder kent zeven treden die staan voor zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeers- en vervoerssysteem: Op basis van het onderzoek heeft het college het volgende aangepast in de tekst van de Structuurvisie</p> <ul style="list-style-type: none"> - De variant 2 opnemen in de structuurvisie Olst-Wijhe. Dat betekent het “Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen. Mogelijke denkrichtingen daarbij zijn de inrichting van de Jan Hooglandstraat verbeteren; een tunnel voor langzaam verkeer ten 	
--	--	--	--

		<p>zuiden van de Jan Hooglandstraat (bijvoorbeeld ter hoogte van het station) en het gebruiken van de bestaande beveiligde spoorkruising bij de Enkweg”;</p> <ul style="list-style-type: none"> - De huidige planologische ruimte van de bedrijven aan de Industrieweg wordt begrensd door het vigerende bestemmingsplan. Deze formulering betekent dat geen herziening van het bestemmingsplan mogelijk is ten behoeve van uitbreiding van de bedrijvigheid aan de Industrieweg. Een toepassing van een binnenplanse afwijking wordt niet bij voorbaat uitgesloten, omdat dit wordt gezien als bestaande planologische ruimte (wat maximaal toelaatbaar op basis van het geldende bestemmingsplan is). Wel wordt gebruik van deze afwijkingsbevoegdheid alleen overwogen als dit ten goede komt aan de bescherming van het woonmilieu. Aanvragen die, bijvoorbeeld per saldo meer vrachtverkeersbewegingen opleveren, worden niet gehonoreerd”; <p>Deze aanpassingen hebben van 5 juli 2017 tot en met 15 september 2017 ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn er twee zienswijzen ingediend en heeft de provincie Overijssel een positieve reactie gegeven.</p> <p>Met de realisatie van de tunnel en de nieuwe locatie voor het onderwijs wordt juist de leefbaarheid en veiligheid verbeterd. Fietsers kunnen van de westzijde van de spoorlijn via een veilige route naar de beoogde nieuwe schoollocatie en de sportvoorzieningen fietsen, zij hoeven de spoorwegovergang bij de Jan Hooglandstraat niet meer te gebruiken. Hierdoor vermindert het aantal fietsers op de Jan Hooglandstraat aanmerkelijk. Datzelfde geldt voor de fietsers uit Boskamp naar de beoogde nieuwe schoollocatie. Deze fietsers kunnen gebruik maken van de veilige fietsroute via Aberson en de</p>	
--	--	--	--

		<p>Averbergen. We bevorderen de verkeersveiligheid in de dorpen voor met name fietsers. In Olst geschiedt dit door het scheiden van langzaam en gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spookruisingen.</p> <p>De besluitvorming bij de vaststelling van de Structuurvisie is zeer zorgvuldig tot stand gekomen. Er zijn diverse thema-avonden gehouden met bewoners en ondernemers. Bij de opstelling van het onderdeel verkeer Olst is een breed samengestelde Begeleidingsgroep betrokken met daarin bewoners en ondernemers uit Olst. De mobiliteitsladder uit de Omgevingsvisie Overijssel is toegepast. Dit heeft ertoe geleid dat is gekozen voor de variant “Scheiden en Spreiden” in Olst. De plannen hebben twee maanden ter inzage gelegen.</p>	
b	<p>Leefbaarheid en verkeersveiligheid blijven in het geding De gemeentelijke plannen voor het verkeer in Olst zijn geen oplossing voor de knelpunten, zoals die eerder zijn omschreven in diverse rapporten opgesteld door verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Olst-Wijhe. Samengevat en in begrijpelijke taal zijn dat onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (te) smalle wegen; • dit in combinatie met (te) veel verkeer; • menging van verschillende soorten verkeer (vooral vracht- en fietsverkeer); • (te) krappe bochten (risico op dodehoekongevallen); • gevaarlijk om over te steken; • een verkeersgevaarlijke spoorwegovergang in de Jan Hooglandstraat. Hierbij gaat het niet alleen om de Jan Hooglandstraat, maar ook om onder meer de Kornet van Limburg Stirumstr., Jan Schamhartstraat, Aaldert Geertsstraat, Averbergen achter het koetshuis. App, E, F, G en Havezate. 	<p>In het rapport “Verkeerssituatie Olst, verdiepend en verbreed onderzoek” van 28 juni 2017 is op basis van uitgebreid verkeersonderzoek (tellingen en metingen) geconcludeerd dat de “scheiden en Spreiden” variant de beste oplossing is. Uit het onderzoek blijkt dat 28% van het vrachtverkeer doorgaand verkeer is. 72% van het vrachtverkeer vertrekt uit Olst of heeft een eindbestemming in Olst. Op basis hiervan zal een rondweg slechts een marginale oplossing bieden voor het verkeer. Uit het onderzoek blijkt ook dat het aantal vrachtauto’s geen 300 tot 400 per etmaal is, maar 190. Het rapport concludeert:</p> <p>Randwegen (3 en 4)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meest positieve effecten (noord iets meer dan zuid); - Omgevingseffecten negatief, gebruik nieuwe weg laag en hoge kosten. <p>Bedrijven verplaatsen (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Positieve effecten beperkt tot minder vrachtverkeer; - Hoge kosten. 	Niet

<p>Onder het motto “Scheiden en Spreiden” meent de gemeente met de realisatie van de fietstunnel Ter Stegestraat bij te dragen aan een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. In de Structuurvisie staat het doel als volgt omschreven: “Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen”. In het laatste rapport van adviesbureau Goudappel Coffeng (Uitwerking verkeersonderzoek Olst - ‘scheiden en spreiden’ d.d. 6 juli 2018) valt te lezen dat de realisatie van een fietstunnel slechts minimaal bijdraagt aan het verminderen van fietsverkeer op de Jan Hooglandstraat. Namelijk gemiddeld 16,7% zou de route via de fietstunnel verkiezen in plaats van via de Jan Hooglandstraat. In totaal gaat het om een relatief klein aantal fietsers, namelijk 1000 op dit moment; mogelijk groeiend naar 1500 wanneer, nu nog onzekere ruimtelijke plannen (scholencluster en gebiedsontwikkeling Aberson) tot stand komen. De fietstunnel Ter Stegestraat heeft kortom een zeer klein positief effect op het verkeersaanbod op de Jan Hooglandstraat, dat meer dan teniet wordt gedaan, mochten beide ruimtelijke plannen doorgang krijgen (toename van 800 motorvoertuigen per dag op de Jan Hooglandstraat alleen al vanwege het scholencluster). Voor de overige straten in het dorp, waar de leefbaarheid en verkeersveiligheid eveneens in het geding is, is er geen enkel (positief) effect. Hier zal door autonome groei het verkeersaanbod groeien. De conclusie is dat de fietstunnel Ter Stegestraat niet of nauwelijks het verkeersaanbod vermindert en dus geen enkele bijdrage levert aan het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst. De belangrijkste oorzaak van de verkeersonveiligheid. Het gestelde doel wordt dus niet bereikt. Te meer omdat er niet of nauwelijks sprake is van het scheiden van gemotoriseerd verkeer van langzaam verkeer en de verkeersveiligheid en</p>	<p>Jan Hooglandstraat verbeteren (2a)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzachting van knelpunten in Olst; - Kosten het laagst van alle varianten (ook met fietstunnel). <p>In combinatie met fietstunnel (2b)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veel positieve effecten: verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst; - Bovendien kosten lager dan varianten 1, 3 en 4 <p>Op basis van deze conclusie heeft de raad variant 2 (a en b) opgenomen in de structuurvisie Olst-Wijhe.</p> <p>Het rapport “Uitwerking Verkeersonderzoek, scheiden en spreiden” van 6 juli 2018 geeft onder andere de volgende conclusies.</p> <p>Scheiden & spreiden van langzaam verkeersstromen kan bijdragen aan de verbetering van de leef kwaliteit en verkeersveiligheid in Olst en Boskamp.</p> <p>De huidige inrichting van de Jan Hooglandstraat biedt onvoldoende ruimte aan fietsers.</p> <p>Optimalisatie van het bestaande profiel: smallere rijloper en bredere fietsstroken.</p> <p>De voorkeursoptie is om het bestaande profiel te optimaliseren.</p> <p>Ongelijkvloerse spoor kruising Voorkeur bestaat voor: Spoor kruising 2 Roodborst – Koekoeksweg. Spoor kruising 6 Ter Stegestraat – Averbbergen.</p> <p>Fietsvriendelijke infrastructuur: Route 6 (tunnel Ter Stegestraat) is de meest interessante optie en route 2 (Roodborst – Koekoeksweg) eventueel op langere termijn.</p> <p>Van de onderzochte varianten is het potentiële gebruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> - route 2: 200 tot 300 van de 1.500 fietsers per dag; 	
--	---	--

	<p>de leefbaarheid op basis van de in de verkeerstudies genoemde toename van intensiteiten zal verslechteren. Een miljoeneninvestering gefinancierd met gemeenschapsgeld niet waard! Van een overheid mag/moet worden verwacht dat deze doelmatig te werk gaat en zorgvuldig met gemeenschapsgeld omgaat. Het doel is helder: het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst. De problematiek is geanalyseerd met verkeersonderzoeken, zoals vastgelegd in de rapporten opgesteld door Goudappel Coffeng. Er kan niet anders worden geconcludeerd dan dat de daarin benoemde knelpunten (oorzaken van de verkeersonveilige situaties) niet worden opgelost met de gemeentelijke plannen. Hierdoor wordt het doel, het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst, niet behaald. Sterker nog. Mogelijke toekomstige ruimtelijke plannen aan de oostzijde van de spoorlijn en een toename van het aantal spoorsluitingen zullen de genoemde knelpunten nog meer verergeren en daarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid verder verslechteren.</p>	<p>- route 6: 150 tot 350 van de 1.500 fietsers per dag. Door de beoogde verplaatsing van de scholen naar een locatie ten noorden van zorgcentrum Het Averbergen zal met name het gebruik van route 6 verder toenemen.</p> <p>De gemeenteraad heeft op 30 juni besloten om de scholen van Den Nul, Boskamp en Olst te verplaatsen naar één locatie ten noorden van zorgcentrum Het Averbergen in Olst. De prognose is dat het om ongeveer 600 leerlingen gaat. De scholen zorgen voor een hoog autogebruik. Het verplaatsen van de school zorgt voor meer gemotoriseerd verkeer op met name de Jan Hooglandstraat (van 5.900 naar 6.600). Het verdient aanbeveling om de aanleg van een “Zoen en Zoef” strook aan de zijde van de Ter Stegestraat te onderzoeken. Deze strook kan ervoor zorgen dat minder ouders via de Jan Hooglandstraat naar het onderwijscluster rijden. De plek van het onderwijscluster bij Averbergen zal er ook voor zorgen dat leerlingen op de fiets de “oude” route naar de huidige scholen zal volgen en daarna door de tunnel naar het onderwijscluster en niet via de Jan Hooglandstraat zullen rijden. Leerlingen vanuit Boskamp fietsen de route via sportpark Overwetering, Aberson en Averbergen. Ook deze fietsers komen niet meer over de Jan Hooglandstraat.</p> <p>In samenspraak met het onderwijs en de bewoners van Olst zal er een fietsstimuleringsplan worden opgesteld.</p> <p>Gekozen is voor een lange termijn oplossing voor de verkeerssituatie Olst. Bij de toepassing van de Mobiliteitsladder uit de vastgestelde Omgevingsvisie Overijssel is ook het aspect duurzaamheid betrokken (bv, mogelijke toename fietsverkeer door gebruik E-bike).</p>	
c	<p>Draagvlak ontbreekt De gemeente geeft aan dat er veel draagvlak zou zijn voor haar plannen, waaronder de</p>	<p>Bij het project Verkeer Olst zijn in de verschillende fases begeleidingsgroepen ingesteld om het proces te volgen en</p>	<p>Niet</p>

<p>realisatie van de fietstunnel Ter Stegestraat. De gemeente roept dat wel steeds, maar een onderbouwing daarvan ontbreekt. Veel inwoners van Olst, Boskamp en omgeving zijn het niet eens met de plannen van de gemeente, omdat deze niet tot een verbetering leiden. Inwoners Een peiling eind 2018/begin 2019 wijst uit dat een overweldigende meerderheid van de inwoners niets zien in de gemeentelijke plannen 116 (96%) mensen hebben toen aangegeven dat de gemeente met haar plannen geld over de balk gooit. 3 (2%) mensen vonden dat niet. En uit 2 (2%) reacties kon geen duidelijke mening uit worden gedestilleerd. Ondernemers De ondernemers die voor het grootste verkeersaanbod van vrachtwagens door het dorp zorgen, hebben begin 2019 al aangegeven dat de gemeentelijke plannen de problemen niet oplossen en vinden dat nog steeds. Ondernemersvereniging Go Olst heeft geen stelling genomen en staat nog neutraal in deze discussie. Veilig Verkeer Nederland Veilig Verkeer Nederland (WN) en de politie hebben zich negatief uitgelaten over de gemeentelijke plannen, omdat de knelpunten, zoals benoemd in de rapportages van Goudappel Coffeng, niet worden opgelost (zie punt 1). Ook andere hulpverleningsdiensten (brandweer, ambulancedienst) schijnen overigens aanmerkingen te hebben.</p> <p>Begeleidingsgroep(en) In de begeleidingsgroep(en) is er verdeeldheid zo blijkt uit de verslagen. Ten aanzien van belangrijke punten voor de fietstunnel Ter Stegestraat heeft het college van B&W adviezen van de begeleidingsgroep in de wind geslagen (zie punt 4). De begeleidingsgroep(en) zijn zo samengesteld dat er nauwelijks enige technische kennis aanwezig is, terwijl wel keuzes worden voorgelegd waarbij kennis en ervaring vereist is om een goede afweging te kunnen maken. Afgevraagd moet worden of de mening van een beperkt aantal mensen, waarvan de meeste zonder expertise op dit terrein, het draagvlak voor plannen kan vormen. Informatieavonden Op verschillende</p>	<p>aan te geven of alle elementen goed en duidelijk in beeld waren. Dit als klankbordgroep voor het college van B&W van de gemeente Olst-Wijhe, zodat er een beeld kon worden gevormd hoe de vertegenwoordigers van verschillende belangengroeperingen tegen de verkeersvisie Olst aankeken. De rol van de Begeleidingsgroepen is het mee praten bij de ontwikkeling van de voorstellen en het college adviseren. Van leden wordt vooral gevraagd hoe zij als inwoner aankijken tegen de vraagstukken als omgevingsdeskundigen. In de Begeleidingsgroep zitten onder andere vertegenwoordigingen van bewoners, ondernemers, Plaatselijk Belangen, onderwijsveld, verkeersouders, SallandWonen/Nikkels en verkeersdeskundigen. Overigens heeft een aantal vertegenwoordigers ook een verkeerstechnische achtergrond.</p> <p>Alle fasen van het onderzoek zijn steeds besproken met de Begeleidingsgroepen Verkeer Olst.</p> <p>Bij de eerste fase in 2017 was de Begeleidingsgroep het unaniem eens met het voorstel voor “Scheiden en Spreiden”. Er waren twee zienswijzen. Eén was tegen het plan en was voor een zuidelijke rondweg. De tweede vroeg met name om fietsveilige routes.</p> <p>Bij de tweede fase in 2018 was sprak slechts één lid van de Begeleidingsgroep zich uit tegen de uitwerkingen van het principe “Scheiden en Spreiden”.</p> <p>Bij de derde fase in 2019-2020 was er over de uitvoering van de plannen meer verdeeldheid binnen de Begeleidingsgroep. Uiteindelijk was een kleine meerderheid voor de uitwerking. De status (doel) van de begeleidingsgroep is (toelichten met doel om helder te krijgen dat het een advies is voor college</p>	
---	--	--

	<p>informatieavonden, waarbij de gemeente haar plannen voor het verkeer in Olst toelichtte, was er steeds een grote groep inwoners aanwezig, die aangaven niets te zien in deze plannen. Op deze avonden werden voornamelijk de plannen, waarvoor de gemeente al had gekozen, toegelicht</p>	<p>en niet een meerderheid of minderheid kwestie). De plannen zijn ook steeds op informatieavonden besproken.</p> <p>In 2017 waren de meer dan 100 bezoekers van de informatieavond het unaniem eens met de voorstellen. In 2018 was de helft van de 40 bezoekers het oneens met de voorstellen. Zij wilden een zuidelijke rondweg. Dit waren met name bewoners van de Jan Hooglandstraat en de Kleistraat. De andere helft van de bezoekers was het eens met de voorstellen. Er zijn 44 reactie van bewoners op de enquête. In 2019 was de meerderheid van de circa 100 bezoekers het eens met de gepresenteerde plannen.</p> <p>De plannen zijn ook steeds gecommuniceerd via de gemeentelijke website, IJsselberichten, informatieavonden, via de leden van de begeleidingsgroepen (richting hun achterban), e-mail, brieven, persberichten, sociale media, digitale nieuwsbrief (alle actuele informatie direct in je inbox) en sinds april 2019 ook via de Nieuwsbrief Olst volop in Ontwikkeling die huis-aan-huis op papier wordt verspreid (en ligt op diverse locaties).</p> <p>De plannen zijn ook steeds besproken in het Hulpverleningsoverleg (politie/Brandweer/e.a.) en VVN. Ook hier is geen eenduidig standpunt. VVN wil een inrichting als 30 km weg, die voldoet aan de CROW-richtlijnen. De hulpverleningsdiensten willen een 50 km weg met zo weinig mogelijk plateaus en drempels.</p>	
d	<p>Geen robuust en toekomstbestendig ontwerp Met het 'Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040' zet het Rijk, samen met provincies, ProRail en vervoerders ambitieus in op een verbetering van het spoor die ook invloed heeft op het verkeer in Olst. Daarin staat beschreven dat op de spoorlijn Deventer-Zwolle een 10-minuten dienstregeling wordt</p>	<p>Deze (Rijks)plannen hebben geen enkele invloed op de aanleg van de voet-fietstunnel en dus ook niet op het bestemmingsplan.</p> <p>Vorig jaar heeft het Rijk de gemeenten geïnformeerd over de spooragenda 2040, daarnaast is een Deltaplan Mobiliteit</p>	Niet

<p>ingevoerd (6 treinen per uur). Dat houdt in dat er minimaal een verdriedubbeling van het aantal treinen plaatsvindt. De nu al onveilige spoorwegovergang wordt dan nog problematischer. Grote kans dat in dat geval de verkeersplannen van de gemeente geen stand kunnen houden en er alsnog op een andere plek een spookruising voor gemotoriseerd verkeer zal moeten worden gerealiseerd. Bedenk hierbij dat infrastructurele constructies robuust en toekomst vast voor een periode van 100 jaar worden ontworpen (ontwerplevensduur van 100 jaar) en gerealiseerd Bent u bekend met het Toekomstbeeld OV 2040? En deelt u de ambities van de betrokken partijen om het openbaar vervoer vóór 2040 (sommige partijen liefst nog eerder) te verbeteren? Kent u ook de 'Green deal', waaraan de Europese Commissie werkt? Hierbij gaat vanuit Europa veel geld naar duurzame manieren van vervoer, waaronder de verbetering van spoorverbindingen. De provincie Overijssel wil daarnaast om verschillende redenen fietssnelwegen/snel fietsroutes realiseren. Zo ook de snel fietsroute Deventer-Zwolle door Olst. Het kan haast niet anders dan dat het tracé daarvan via de Kornet van Limburg Stirumstraat en de Jan Schamhartstraat zal lopen. Hierbij loop je direct weer aan tegen de knelpunten zoals hierboven benoemd in de verkeersrapportages van Goudappel Coffeng (zie punt 1). Veel inwoners, ondernemers, WN en politie, zijn ervan overtuigd dat de gemeentelijke plannen de leefbaarheid en verkeersveiligheid niet verbeteren. Wanneer deze desondanks worden gerealiseerd, is hun en onze verwachting dat de discussie over leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen afzienbare tijd weer zal oplaaien. Om dan alsnog te moeten besluiten voor een andere oplossing van de problemen (bijvoorbeeld de realisatie van de zuidelijke verbindingsweg in het verlengde van de Kneu). Onlangs heeft het college van B&W een omgevingsvergunning verleend voor 'Zonneweide</p>	<p>verschenen. Beide plannen schrijven over de IJssellijn (verdubbeling Deventer – Olst). Enkele jaren geleden is er uitvoerig onderzoek gedaan (gemeenten en provincie) naar het intensiveren gebruik van de lijn, waaruit naar voren kwam dat er voorlopig, tot 2040, niets zou gebeuren. Ondanks die wetenschap zorgen de betreffende documenten wel voor 'onrust/beroering'.</p> <p>In het coalitieakkoord van de provincie Overijssel is er geen gewijzigd beleid opgenomen ten aanzien van de IJssellijn.</p> <p>Dit betekent dus dat dit op zijn vroegst na 2040 aan de orde is. En volkomen onbekend is wat dit voor Olst-Wijhe cq de IJssellijn betekent.</p> <p>Over het tracé van de snel fietsroutes is nog niets bekend. Deze route zal zeker geen belemmering vormen voor de tunnel en dus ook niet voor het bestemmingsplan.</p> <p>De gemeente heeft besloten dat er geen zuidelijke randweg komt. De groep 'Actieve Bewoners' heeft diverse keren gemeld dat zij een zuidelijke rondweg wil. Uit gedegen onderzoek bleek dat er te weinig verkeer over die weg komt te rijden om de grote investering te verantwoorden. Het verkeer zal toenemen als de spoorwegovergang in de Jan Hooglandstraat wordt afgesloten voor gemotoriseerd vervoer, maar dat is iets wat de gemeente niet wil omdat iedereen dan via de Rijksweg moet omrijden om van de ene kant van het dorp naar de andere te gaan. Er moet dan ook een knip komen in de Jan Schamhartstraat om sluipverkeer tegen te gaan. Een ongewenste situatie omdat mensen uit Boskamp en Olst-Zuid dan al snel hun boodschappen niet meer in Olst doen en dat komt de leefbaarheid van Olst niet ten goede en is slecht voor de ondernemers.</p>	
--	--	--

	<p>Overkamp'. Dit ondanks dat er zienswijzen zijn ingediend tegen dit plan, omdat die een robuuste en toekomstbestendige oplossing voor het verkeer in Olst, namelijk een zuidelijke randweg met aansluiting van de Industrieweg daarop, die de leefbaarheid en verkeersveiligheid wél verbetert, mogelijk belemmert. Het plan van dit zonnepark had eenvoudig zo kunnen worden aangepast dat deze de toekomstbestendige oplossing voor het verkeer niet zal belemmeren. Regeren is vooruitzien. Maar helaas niet bij de gemeente Olst-Wijhe.</p>	<p>Dat betekent dat de gemeente de ontwikkeling van de zuidrand van Olst doorzet en daar hoort ook de verleende vergunning voor Zonneweide Overkamp toe. Deze ontwikkeling past ook goed in het energie- en duurzaamheidsbeleid.</p>	
e	<p>Fietstunnel Ter Stegestraat is niet comfortabel, aantrekkelijk en sociaal veilig. Inmiddels heeft het college van B&W het ontwerp van de fietstunnel vastgesteld. Aanbevelingen van de CROW (publicatie 351, Ontwerpwijzer Fietsverkeer) worden op belangrijke onderdelen niet gevolgd. Zo is er gekozen voor een te steil hellingspercentage van 4%, rechte tunnelwanden, minimale afmetingen en een bocht in de tunnel. Deze keuze is gemaakt om de te hoge kosten van de fietstunnel niet nog verder te doen oplopen. Maar dit komt de verkeersveiligheid, het comfort, de aantrekkelijkheid en de sociale veiligheid van de tunnel niet ten goede. Misschien ontbreekt het ook aan ruimte om te kunnen voldoen aan de aanbevelingen van het CROW. De gemeente geeft geen inzicht in de meerkosten om wel te voldoen aan deze aanbevelingen. Omdat de verwachting is dat de tunnel toch al beperkt zal worden gebruikt (zie punt 1), is het juist belangrijk om een zo comfortabel mogelijke tunnel te realiseren met aantrekkelijke toevoerroutes. Ook van dit laatste zal geen sprake zijn. Deze zijn kruip-door-sluip-door via straten met klinkerverharding.</p>	<p>De tunnel voldoet ruimschoots aan de CROW-richtlijnen. Dit wordt ook bevestigd door ProRail, die aangeeft dat het merendeel van de fietstunnels in Nederland een hellingpercentage hebben van 4%. (De CROW grens ligt op 7%)</p> <p>De rechte wanden zijn ook van belang voor mensen met een gezichtsbeperking aldus de Adviesraad Samenleving.</p> <p>Zoals ook al eerder is aangegeven zal door de keus van het beoogde onderwijscluster bij Averbbergen het gebruik van de fietstunnel toenemen. Daarnaast zal met het onderwijs een fietsstimuleringsplan worden opgesteld, zodat er veilige routes ontstaan van en naar school.</p>	Niet
f	<p>Financieel onverantwoord Tijdens de behandeling van de begroting 2020 in de gemeenteraad bleek dat de gemeente Olst-Wijhe financieel krap bij kas zit. Daarbij kijkt de</p>	<p>De gemeente heeft een zorgvuldige voorbereiding en afweging gemaakt bij de besluiten over de Structuurvisie Olst-Wijhe.</p>	Niet

	<p>gemeenteraad voltallig het Rijk aan, omdat “daar het geld tegen de plinten op klotst”. Vanwege de coronacrisis ligt dat laatste inmiddels totaal anders. En daarnaast staat Het Rijk nog voor grote opgaven, zoals bijvoorbeeld de gevolgen van de vergrijzing en de klimaatopgaven. Het is beter dat de gemeente eerst bij zichzelf te rade gaat. Van een overheid mag worden verwacht dat deze doelmatig te werk gaat en zorgvuldig met gemeenschapsgeld omgaat. Wanneer de gemeentelijke plannen worden doorgezet, is dat niet het geval. Inmiddels heeft de gemeenteraad hiervoor ca. € 120.000 structureel (dus jaarlijks) beschikbaar gesteld. Bovendien subsidieert (of is dat van plan) de provincie Overijssel de gemeentelijke plannen met ruim €2 miljoen. Elke EURO die aan de fietstunnel Ter Stegestraat wordt besteed, is echter weggegooid geld (zie punt 1). Dat geld kan beter worden besteed aan een oplossing die de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst wél verbetert en (bijna) hetzelfde kost, namelijk een zuidelijke verbindingswegweg. Als er geen bereidheid is om tot een dergelijke oplossing te komen, is het beter om helemaal niets te doen en daarmee voor een aanzienlijk bedrag ruimte te creëren in de gemeentebegroting. Pijnlijke bezuinigingen die de inwoners van de gemeente raken, kunnen daarmee worden voorkomen of verlicht. Een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) ontbreekt Tot nu toe is bij alle afwegingen en besluiten over de verkeersproblematiek in Olst onvoldoende duidelijk geworden in hoeverre deze een oplossing bieden. Een MKBA, waarbij meerdere varianten naast elkaar tegen het licht worden gehouden, kan hiervoor inzicht geven. De plannen die de gemeente heeft, zouden daarbij afgezet kunnen tegenover het plan met een zuidelijke verbindingsweg.</p>	<p>Bij de vaststelling van de begroting 2019 heeft de gemeenteraad, na afweging van alle bekende prioriteiten, besloten geld beschikbaar te stellen voor de aanleg van de tunnel.</p>	
g	<p>Een (verkeers-)visie ontbreekt. In verschillende stukken uit eerdere jaren spreekt de gemeente over een nog op te</p>	<p>Als onderdeel van de ontwerp Structuurvisie is in 2016 ook een verkeersvisie Olst-Wijhe opgesteld. De conclusies</p>	Niet

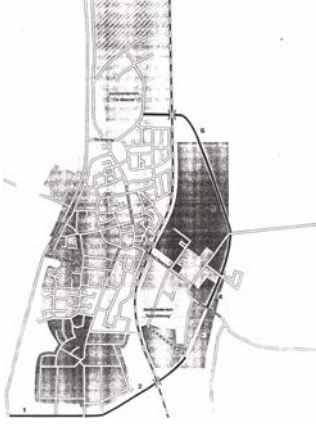
	<p>stellen gebiedsvisie voor het gebied tussen de spoorlijn en het sportcomplex. Na jaren is deze visie er nog steeds niet. De gemeenteraad heeft nog geen besluiten genomen over het scholencluster en de gebiedsontwikkeling Aberson. Vooruitlopend op besluitvorming hierover en/of een gebiedsvisie is het onlogisch om een fietstunnel te realiseren. Los daarvan is het nodig om een verkeersvisie te hebben voor het gebied Olst, Boskamp en omgeving om heldere keuzes te maken. In de vrij recentelijk door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie komen de nu voorgestane ontwikkelingen niet of slechts sporadisch voor. De gemeente toont zich onbetrouwbaar door zo kort na vaststelling van de Structuurvisie al zeer wezenlijk daarvan afte wijken.</p>	<p>daarvan zijn meegenomen in de ontwerp Structuurvisie Olst-Wijhe. In dit kader wilde de gemeente in 2016 in de Structuurvisie een noordelijke rondweg om Olst opnemen die zou uitkomen op de Kleistraat. Hiertegen kwam veel verweer van inwoners. Tijdens een informatieavond bleek dat er onvoldoende cijfers over het verkeer waren om gefundeerd te kiezen voor een noordelijke rondweg. Het college besloot om extra onderzoek te doen. In april 2017 zijn intensieve verkeerstellingen gedaan. Op basis van kentekenregistratie is gekeken waar het verkeer vandaan komt en naar toe gaat. Wat bleek: veel verkeer dat over de Jan Hooglandstraat reed, bleef in Olst. Als veel verkeer richting noord of zuid het dorp zou verlaten, zou een rondweg verlichting geven. Maar het gaat dus veel om bestemmingsverkeer, verkeer dat in Olst moet zijn.</p> <p>Bovendien bleek uit de tellingen dat het aantal vrachtwagens op de Jan Hooglandstraat minder was dan eerder was aangenomen. Op basis van de nieuwe cijfers besloot het college van B en W om geen rondweg om Olst aan te leggen (geen noordelijke en ook geen zuidelijke rondweg), maar om het langzame verkeer dat nu over de Jan Hooglandstraat gaat een alternatieve route geven (scheiden van het verkeer) en het spreiden van het langzame verkeer over meerder spoor kruisingen. Dit besluit werd unaniem onderschreven door de eerste Begeleidingsgroep Verkeer Olst en breed gedragen tijdens een informatieavond op 21 juni 2017. Op 4 december 2017 heeft de gemeenteraad de nieuwe Structuurvisie Olst-Wijhe, 'Ruimte voor initiatief en innovatie' vastgesteld. In deze structuurvisie is het beleidskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen verwoord. De visie schetst het toekomstbeeld voor Olst-Wijhe op weg naar 2025. Het 'scheiden en spreiden van het verkeer in Olst' is daarmee onderdeel van de Structuurvisie.</p>	
--	---	---	--

		<p>In het vervolgtraject is gekozen voor een voet-fietstunnel bij de Ter Stegestraat en bij de Roodborst.</p> <p>Daarnaast loopt inmiddels de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Aberson en de nieuwe locatie van het onderwijscluster. Met deze projecten is steeds afstemming gezocht.</p> <p>Met de keus voor het onderwijscluster bij Het Averbergen wordt de noodzaak van de fietstunnel verder versterkt. Deze keus zal ook tot gevolg hebben dat er een veilige fietsroute naar het onderwijscluster kan worden gerealiseerd via onder andere de tunnel.</p> <p>De ontwikkelingen passen binnen de vastgestelde Structuurvisie Olst-Wijhe. Woningbouwontwikkeling op de locatie Aberson is hierin benoemd.</p> <p>Specifiek voor de ontwikkelingen op het gebied van onderwijshuisvesting zullen wij een addendum op de structuurvisie opstellen. Alle ingrediënten voor dit addendum zijn reeds onderdeel van het raadsvoorstel voor het nieuwe scholencluster.</p>	
h	<p>Onderzoek natuur en ecologie is onvoldoende en onvolledig In opdracht van de gemeente is een 'QuickScan natuurtoets en voortoets N2000' (bijlage 3 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan) uitgevoerd. Daarin worden de volgende aannames, waarvan onduidelijk is waarop deze zijn gebaseerd, genoemd: bij de geplande realisatie van de fietstunnel worden geen grote hoeveelheden schadelijke stoffen aan-en afgevoerd of verwerkt; effecten van deze verontreiniging op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied zijn dan ook op voorhand uitgesloten; effecten door stikstofdepositie zijn echter op voorhand niet uitgesloten; de tijdelijke toename van verkeer (tijdens de</p>	<p>In het kader van de stikstofdepositieberekening en het te gebruiken materieel heeft nadrukkelijk afstemming met ProRail plaatsgevonden. De insteek is "Elektrisch, tenzij".</p> <p>Het uitgevoerde ecologisch onderzoek voldoet aan de regels. Omdat voor het vleermuizenonderzoek een meting over een langere periode moet worden gedaan zal dit onderzoek voor de vaststelling aan het bestemmingsplan worden toegevoegd.</p>	<p>Deels voor wat betreft de aanvulling op het ecologisch onderzoek, vleermuizen. Voor de rest niet</p>

<p>bouwfase van de fietstunnel) kan namelijk resulteren in extra emissie van stikstof op nabijgelegen gevoelige Habitats; van een permanente toename van stikstofdepositie is geen sprake, aangezien er uitsluitend een fietstunnel wordt aangelegd. Stikstofdepositie Als onderdeel van de QuickScan is een stikstofdepositieberekening (bijlage 4 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan) uitgevoerd. Uit de berekening(en) zou blijken dat er geen natuurgebieden met rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar zijn. Er zouden geen aanvullende verplichtingen voor een Wet natuurbescherming (Wnb) vergunning nodig zijn. In de rapportage worden de uitgangspunten voor deze berekening weergegeven. Op basis van deze door de gemeente aangeleverde gegevens is door bureau SPA WPN ingenieurs de stikstofdepositieberekening uitgevoerd. De in de bijlage genoemde werkzaamheden en de inzet van materieel zijn volstrekt onvolledig en onvoldoende om een fietstunnel te realiseren. Het voornemen van de gemeente om dit project bijna volledig met elektrisch aangedreven machines uit te voeren is erg opportunistisch en weinig realistisch. Inmiddels is wel het een en ander aan elektrische mobiele werktuigen voorhanden, maar over het algemeen zijn dit kleinere machines die bij dit project niet ingezet kunnen worden. Voor de berekening van de stikstofdepositie zijn dus onvolledige en onjuiste invoerparameters gehanteerd. Hierdoor geeft de berekening veel te gunstige resultaten.</p> <p>Ecologie</p> <p>Er komen verschillende beschermde dieren in het geding door de realisatie van de fietstunnel Ter Stegestraat met bijbehorende ontsluiting. Een vleermuisonderzoek ontbreekt. Kleine marterachtigen hebben, in tegenstelling tot wat in de 'QuickScan natuurtoets en voortoets N2000' (bijlage 3 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan) staat vermeld, tegenwoordig een beschermde status. Hier wordt onvoldoende op ingegaan. In maart is er aan de</p>		
---	--	--

	Kleistraat op zeer korte afstand van het projectgebied nog een (dode) wezel gevonden.		
i	<p>Ontwerp is niet duurzaam en circulair. In januari 2015 heeft de gemeente het duurzaamheidsprogramma "Samen Duurzaam" 2016-2020 vastgesteld en daarmee ingezet op duurzaamheid en circulariteit. De gemeente geeft aan dat zij door in te zetten op duurzaamheid en innovatie een goede reputatie weet op te bouwen. Enerzijds door een schone en gezonde leef- en werkomgeving voor de inwoners te bereiken door zuinig gebruik van grondstoffen en een beperking van CO2 uitstoot. De basis van het Programma "Samen Duurzaam" is de Duurzaamheidsvisie 2010-2020, welke door de raad is vastgesteld. Verwacht zou mogen worden dat duurzaam en circulair ontwerpen als een rode draad door het gehele ontwerpproces zou lopen. Echter in geen van de uitgevoerde studies, opgestelde (advies)notities, variantenbeschouwingen en uiteindelijke keuzes voor een oplossingsrichting zijn deze aspecten beschouwd. Uiteindelijk kiest de gemeente nu voor een oplossing die niet als "echt duurzaam en of circulair" kan worden bestempeld, vanwege het gebruik van heel veel (onderwater) beton en niet terugwinbare damwandconstructies.</p>	<p>In het bestemmingsplan worden de planologische kaders aangegeven voor de tunnel. Daarbij zal het duurzaamheidsbeleid van de gemeente uitgangspunt zijn.</p> <p>De door partijen genoemde uitvoeringszaken zijn geen punt voor het bestemmingsplan. Deze punten komen aan de orde bij de nog te verlenen omgevingsvergunning. Overigens is de uitvoeringswijze nog niet bekend. Deze wordt met name door ProRail bepaald, daarbij heeft ProRail al aangegeven dat zij bouwen binnen de door ProRail gehanteerde duurzaamheidsregels.</p>	Niet
j	<p>Conclusie Wij vragen u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen. In plaats daarvan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Olst (en Boskamp) op een manier te verbeteren, die voldoet aan het gestelde doel en op de wijze zoals in de structuurvisie is vastgelegd, namelijk het "Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen". Realisatie van een zuidelijke verbindingsweg snijdt wél hout, is robuust en toekomstbestendig. Deze zuidelijke verbindingsweg tussen</p>	<p>Partijen geven niet aan dat bij het realiseren van de zuidelijke randweg het verkeer zal toenemen als de spoorwegovergang in de Jan Hooglandstraat wordt afgesloten voor gemotoriseerd vervoer.</p> <p>Hierdoor ontstaan heel veel omrijbewegingen. Dat is iets wat de gemeente niet wil omdat iedereen dan via de Rijksstraatweg moet omrijden om van de ene kant van het dorp naar de andere te gaan. Er moet dan ook een knip komen in de Jan Schamhartstraat om sluipverkeer tegen te gaan. Een ongewenste situatie omdat mensen uit Boskamp en Olst-Zuid dan al snel hun boodschappen niet meer in Olst</p>	Niet

	de Kneu en de Eikelhofweg met een spooronderdoorgang en een aansluiting op de Industrieweg kan voor ongeveer hetzelfde geld worden gerealiseerd als twee fietstunnels.	<p>doen en dat komt de leefbaarheid van Olst niet ten goede en is slecht voor de ondernemers.</p> <p>Wij denken dat veel partijen zich niet bewust zijn van deze achterliggende gedachte.</p> <p>Op basis van onze eerder gegeven argumentatie passen wij ons standpunt niet aan. Wij zijn van mening dat ons in december 2017 genomen besluit gebaseerd is op zorgvuldig onderzoek en een breed draagvlak binnen Olst.</p>	
k	<p>Aanvulling 1 Partij 46</p> <p>Gemeente neemt de risico's van elektrisch rijden door het dorp onvoldoende in ogenschouw in de afweging. Rijk en provincie stimuleren elektrisch rijden. Er wordt de komende jaren een forse toename verwacht. Wanneer dit verkeer door het dorp gaat, waar ook mensen fietsen, zal dat leiden tot een stijging van ongelukken. Mensen, en vooral fietsende kinderen, horen deze auto's namelijk niet.</p>	<p>De groei van elektrische voertuigen zal er met name voor zorgen dat het leefmilieu beter wordt. Deze voertuigen produceren minder geluid en lichtverontreiniging (o.a. fijnstof). De veiligheid komt naar ons oordeel niet in het geding.</p> <p>De wetgever heeft bepaald dat elektrische voertuigen onder de 50 km een geluid moeten maken om met name fietsers en voetgangers te attenderen op het voertuig.</p>	Niet
l	<p>Aanvulling 1 Partij 65</p> <p>Heeft nog een kopie van een onderzoek uit 2001 toegevoegd, uitgevoerd door Verkeersbureau BVA uit Raalte. Conclusie uit dit rapport is dat een goede optie is de Kneu door te trekken in verband met toekomstige woningbouw ten zuiden van de Industrieweg te verbinden.</p>	<p>Deze visie is in 2008 met de Toekomstvisie Olst-Wijhe en daarna in 2017 met de Structuurvisie Olst-Wijhe gewijzigd. Er zijn nu geen plannen meer om woningen te bouwen ten zuiden van de Industrieweg.</p>	Niet

			
m	<p>Aanvulling 1 partij 123 Ik zie liever een verbindingsweg Kneu, Vink bij de eerste bocht doortrekken naar de Diepenveenseweg. En dan halfweg de verbinding maken met de Industrieweg. Een spoorwegtunnel waar ook vrachtwagens, voetgangers en fietsers door heen kunnen. En de snelheid van het autoverkeer op 50 km zetten. Vanaf de Jan Schamhartstraat aansluiting maken voor voetgangers en fietsers en zo ook bij de Vink in de eerste bocht. Hiermee sluit je ook de onbewaakte spoorwegovergang in de Oude Allee, Dan ontlast je tevens ook de Eikelhofweg hiermee</p>	<p>Uit de tellingen van Goudappel Coffeng bleek dat het meeste (verkeer) in het dorp zelf moest zijn. Daardoor zou de randweg slechts minimaal worden gebruikt.. Het nut en de noodzaak van een randweg konden niet worden aangetoond. In het rapport “Verkeerssituatie Olst, verdiepend en verbreed onderzoek” is op basis van tellingen, metingen en de mobiliteitsladder uit de omgevingsprovincie Overijssel is dit onderbouwd en daarbij is geconcludeerd dat de variant “Scheiden en Spreiden” de beste oplossing voor Olst is.</p> <p>Veel mensen in Olst willen de spoorwegovergang in de Oude Allee openhouden vanwege mooi wandeling door deze karakteristieke laan.</p>	Niet
n	<p>Aanvulling 2 Partij 123 Tenslotte zoeken alle zich respecterende gemeentes haar oplossingen in de vorm van randwegen om het dorp. Dan moet men niet in de centra de halfslachtige oplossingen zoeken. Dat blijft overlast en gevaarlijke situaties inhouden. En binnen het centrum staan nog een nieuwe school gepland en een nieuw te bouwen wijk op het Aberson terrein. Kortom</p>	<p>In het rapport “Verkeerssituatie Olst, verdiepend en verbreed onderzoek” is op basis van tellingen, metingen en de mobiliteitsladder uit de omgevingsprovincie Overijssel geconcludeerd dat de variant “Scheiden en Spreiden” de beste oplossing voor Olst is.</p>	Niet

	wij moeten ons gezond verstand blijven gebruiken met deze materie waarvan wij gedurende vele jaren profijt moeten hebben. En ik denk dat ProRail hieraan ook wil meewerken omdat je dan 2 vliegen in 1 klap te pakken hebt	Partijen geven niet aan dat bij het realiseren van de zuidelijke randweg het verkeer zal toenemen als de spoorwegovergang in de Jan Hooglandstraat wordt afgesloten voor gemotoriseerd vervoer. Hierdoor ontstaan heel veel omrijbewegingen. Dat is iets wat de gemeente niet wil omdat iedereen dan via de Rijksstraatweg moet omrijden om van de ene kant van het dorp naar de andere te gaan. Er moet dan ook een knip komen in de Jan Schamhartstraat om sluipverkeer tegen te gaan. Ook voor ouders die hun kinderen met de auto van en naar het nieuwe onderwijscluster brengen is dit een ongewenste situatie.	
o	Aanvulling 1 Partij 219 Denk aan de ouderen (Averbergen) die steeds die drukke weg over moeten steken om boodschappen te doen, zijn vaak al slecht ter been en onzeker. En er is geen zebrapad o.i.d..	De Adviesraad Samenleving heeft advies gegeven over de verkeersvoorstellen. De bestaande voetpaden blijven gelijk en ook blijven de bestaande zebrapaden gehandhaafd. De situatie voor voetgangers blijft zoals die is. Het oversteken wordt veiliger doordat er een 30 km zone wordt ingevoerd. In dit gebied zijn alle verkeersdeelnemers gelijk.	Niet
p	Aanvulling 2 Partij 219 Maak liever een rondweg voor de vrachtwagens. Ook mensen die naar de Boskamp moeten kunnen hiervan gebruik maken. Als je vanuit noord naar het centrum moet met de fiets heb je niets aan een tunnel maar dan wel last van het vrachtverkeer en auto 's	Uit onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat 28% van het vrachtverkeer doorgaand is. 72% van het vrachtverkeer heeft een bestemming of vertrekpunt in Olst. Daarom is de conclusie getrokken dat een randweg geen oplossing is voor het verkeer in Olst. Op basis van onderzoek heeft het college het volgende aangepast in de tekst van de Structuurvisie <ul style="list-style-type: none"> - De variant 2 opnemen in de structuurvisie Olst-Wijhe. Dat betekent het "Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere 	Niet

		<p>spoor kruisingen. Mogelijke denkrichtingen daarbij zijn de inrichting van de Jan Hooglandstraat verbeteren; een tunnel voor langzaam verkeer ten zuiden van de Jan Hooglandstraat (bijv. ter hoogte van het station) en het gebruiken van de bestaande beveiligde spoor kruising bij de Enkweg”.</p> <p>Bij de uitwerking is onder andere gekozen voor een tunnel in het verlengde van de Ter Stegestraat.</p>	
q	<p>Aanvulling 1 Partij 265 Met deze aanvullende zienswijze wil ik mijn onbegrip onderstrepen dat de gemeente ervoor kiest om langzaam verkeer op de route Jan Hooglandstraat en Aaldert Geertsstraat en de spoorwegovergang géén ruim baan te geven. Dat de gemeente in tegendeel ervoor kiest om fietsers voor een veilige verbinding te verwijzen naar een decentraal gelegen onderdoorgang. Uit onderzoek blijkt dat maar een heel klein deel van de fietsers de route via de nieuw aan te leggen fietstunnel zal nemen. Verreweg het grootste deel van de fietsers zal de genoemde route Aaldert Geertsstraat-Jan Hooglandstraat blijven kiezen. Daaronder zijn ook vele kleine kinderen op kleine zwabberende fietsjes en ouders/ begeleiders met zelf nog kinderen voor- of achter op de fiets. Dagelijks is te zien welke gevaarlijke situaties dit oplevert.</p>	<p>Met de aanleg van de tunnels worden juist veilige fietsroutes gemaakt. Dit wordt nog versterkt door het onderwijscluster bij Het Averbergen te plaatsen. Veel kinderen kunnen straks via een veilige tunnel naar school fietsen.</p> <p>Bovendien wordt door herinrichting de inrichting van de Jan Hooglandstraat veilig gemaakt voor fietsers, door de aanleg van de gele rijstroken.</p>	Niet
r	<p>Aanvulling 2 Partij 265 Dan heb ik het nog niet eens over de voetgangers, waaronder vele mensen met rollator, en mensen op scootmobiel, die al helemaal niet geneigd zijn om een omweg te nemen. Het aandeel mensen met rollators en scootmobiel is groot, niet alleen door een vergrijzende en toch nog steeds vaker zelfstandig wonende bevolking, maar ook vanwege de ligging van het Averbergen, De Herbergier</p>	<p>Het is inderdaad een goede keuze geweest om aan één zijde van de Jan Hooglandstraat een ‘breder’ voetpad aan te leggen. Deze verkeersdeelnemers kunnen ook in de nieuwe situatie gebruik blijven maken van dit “brede” voetpad. Daar verandert niets aan.</p> <p>Bij het onderzoek naar mogelijke plekken voor voet-fietstunnels is met name ook voor kwetsbare</p>	Niet

	<p>en Overkempe aan de centrale route via de Aaldert Geertsstraat, de Jan Hooglandstraat naar de Koekoeksweg en vice versa. Behalve dat deze route ruimtelijk centraal ligt, is het ook een logische route, simpelweg door de ruimtelijke structuur van een oude verbindingsweg die al eeuwen bestaat. Dit is de reden waarom ik ooit gepleit heb voor een uitnodigend breed trottoir aan één zijde van de Jan Hooglandstraat; iets waar vele voetgangers/ wandelaars alweer veel jaren erg veel plezier van hebben</p>	<p>verkeersdeelnemers gekeken naar alternatieve kruisingen van het spoor zoals bij de huidige spoorwegovergang aan de Jan Hooglandstraat en bij het station. Alle zogenaamde 'olifantenpaadjes' (de meest logische routes) zijn onderzocht en daarbij is de voet-fietstunnel in het verlengde van de Ter Stegestraat als beste naar voren gekomen. Mensen kunnen vanaf het Averbergen via de tunnel Ter Stegestraat naar het centrum van Olst gaan. Hiervoor moeten zo 150 tot 200 meter extra afleggen maar daardoor hoeven ze de spoorwegovergang niet meer te passeren.</p>	
s	<p>Aanvulling 3 Partij 265 Al deze kwetsbare verkeersdeelnemers zullen in de optiek van de gemeente blijvend tussen de steeds grotere stroom auto's en vrachtauto's hun weg moeten zoeken en hopen dat hen net genoeg ruimte gegund wordt.</p>	<p>Met de plannen wordt voor fietsers een veiligere route gemaakt. En voor de (kwetsbare) voetgangers komt er een veilige route bij.</p>	Niet
t	<p>Aanvulling 4 Partij 265 Tijdens het eerste jaar van mijn opleiding Stedenbouwkunde in Delft leerde ik bij het college verkeerskunde van Boudewijn Bach, dat fietsers en voetgangers niet geneigd zijn een omweg te nemen. Daar heb ik geleerd dat steden en de dorpen ontstaan zijn op punten waar belangrijke verbindingen samen komen, zoals vaarwegen en verbindingswegen. Vroeger ging veel vervoer immers te voet, waardoor een rechtstreekse verbinding zonder omwegen het meest aantrekkelijk was. Vandaag de dag zien we het mechanisme van 'de kortste route' nog aan de zogenaamde 'olifantenpaadjes', de korte doorsteken die voetgangers en fietsers maken om een (soms maar heel kleine) omweg te vermijden, dwars door het gras of een aangelegd perk.</p>	<p>Bij het onderzoek naar mogelijke plekken voor voet-fietstunnels is gekeken naar alternatieve kruisingen van het spoor zoals bij de huidige spoorwegovergang aan de Jan Hooglandstraat en bij het station. Alle zogenaamde 'olifantenpaadjes' (de meest logische routes) zijn onderzocht en daarbij is de voet-fietstunnel in het verlengde van de Ter Stegestraat als beste naar voren gekomen en de tunnel bij de Roodborst als één na beste. De tunnels zijn juist gebaseerd op het "kortste route" principe. Daarbij komt dat je fietsers en vooral kinderen een veilig alternatief biedt om naar school en de sportvoorzieningen te fietsen. Hier ligt ook een verantwoordelijkheid bij de ouders van de kinderen die op de fiets naar school en sport gaan.</p>	Niet
u	<p>Aanvulling 5 Partij 265 Als je Olst verdeelt in buurten van vergelijkbare omvang en dan vanaf deze buurten rechte lijnen trekt naar de bestemmingen voor voetgangers en fietsers, zoals: de Plus</p>	<p>In het rapport "verkeersonderzoek Olst, scheiden en spreiden" is op basis van een wetenschappelijk model onderzocht wat voor de bewoners aan de westzijde van het spoor de meest logische routes zijn. Hieruit blijkt dat, naast</p>	Niet

	<p>met aangrenzende winkels en horeca, de sporthal en sportvelden, het station, het Holstohus, het oude centrum van Olst rond de Aaldert Geertsstraat en de Hendrik Droststraat met de winkels, dan wordt duidelijk dat de enige logische verbinding zonder grote omwegen de oude verbindingsweg is, die via de Jan Hooglandstraat en de Aaldert Geertsstraat loopt.</p>	<p>de Jan Hooglandstraat, tunnels bij de Ter Stegestraat en de Roodborst effectief zijn en juist zorgen voor vermindering van fietsverkeer op de Jan Hooglandstraat.</p>	
v	<p>Aanvulling 6 Partij 265 Een duurzaam dorp als Olst houdt dus rekening met deze logica dat het langzaam verkeer een logische, korte en rechtstreekse verbinding vraagt. En niet óm wil lopen of óm wil fietsen. Deze logica wordt het uitgangspunt voor de ingrepen in het dorp. De verplaatsingen van langzaam verkeer worden dan ook nog het best gebundeld, zodat je op je route zoveel mogelijk andere voetgangers en fietsers tegenkomt. Dit maakt dat je bekenden ziet, een praatje maakt, dat er toezicht is, zodat je deze route als levendig en 'sociaal veilig' ervaart. Een vereiste is dus niet zozeer spreiden, maar juist bundelen van het langzaam verkeer, via de meest logische, rechtstreekse en kortste route. Een vraag: stelt u zich de verbinding Aaldert Geertstraat- Jan Hooglandstraat eens voor, met alleen 100 wandelaars en fietsers. Neem er even de tijd voor om dit te visualiseren. Mensen herkennen elkaar, groeten elkaar, je kan elkaars gezichtsuitdrukking zien. En stelt u zich nu eens het straatbeeld voor met 50 tot 100 auto's. Dan hebben we het nog even niet over gesloten spoorbomen; in de toekomst tot wel vier keer zo vaak. Welk beeld wenst u Olst toe?</p>	<p>In de vastgestelde Structuurvisie Olst-Wijhe staat:</p> <p><i>De visie schetst het toekomstbeeld voor Olst-Wijhe op weg naar 2025. We willen samen met bewoners, ondernemers en organisaties werken aan de leef kwaliteit met zorg voor elkaar en goede bereikbare voorzieningen en ontmoetingsplekken in de dorpen, buurtschappen en het platteland. Dit willen we doen op een manier die aansluit bij onze identiteit: een bloeiend verenigingsleven en de ondernemende cultuur van 'schouders er onder' op zowel het economische - als het sociaal-culturele vlak. Wij willen werken aan een gemeente waar landbouw en landgoederen de ruimte krijgen zich duurzaam en economisch te ontwikkelen om de kwaliteit van het prachtige landschap te behouden en te versterken. Waar gasten welkom zijn om te genieten van de rust en ruimte, van het landschap met de landgoederen, van de dorpen en van de IJsselzone met als groenblauwe ster het 'IJselfront Olst-Wijhe'. Een plek waar iedereen zich thuis voelt.</i></p> <p><i>We geven ruimte aan nieuwe innovatieve concepten en experimenten, duurzame ontwikkelingen en initiatieven die bijdragen aan het realiseren van dit toekomstbeeld. Onderstaande speerpunten bepalen de koers voor de komende jaren voor de vier gebieden: Sterke dorpen tussen twee Hanzesteden, Prachtige IJsselzone, Lommerrijke landgoederen en Sallandse platteland. Samen aan de slag</i></p>	Niet

		<p><i>met kwalitatief hoogwaardige ontwikkelingen en het creëren van (koppel)kansen is de uitdaging.</i></p> <p>Met het principe “Scheiden en Spreiden” geven we hier invulling aan voor het verkeer in Olst.</p>	
w	<p>Aanvulling 7 Partij 265 Van een gemeente als Houten kunnen we leren dat een keus voor centrale rechtstreekse routes voor langzaam verkeer, en het gemotoriseerd verkeer buitenom, ertoe leidt dat het langzaam verkeer in alle dagelijkse verplaatsingen sterk toeneemt. Dat is toch waar we met zijn allen naartoe willen, dat mensen vaker kiezen voor de fiets of te voet gaan, omdat de afstand zo goed te overbruggen is, via een korte rechtstreekse, veilige, aantrekkelijke route.</p>	<p>In het rapport “Verkeerssituatie Olst, verdiepend en verbreed onderzoek” is op basis van uitgebreid verkeersonderzoek (tellingen en metingen) geconcludeerd dat de “scheiden en Spreiden” variant de beste oplossing is.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat 28% van het vrachtverkeer doorgaand verkeer is. 72% van het vrachtverkeer vertrekt uit Olst of heeft een eindbestemming in Olst. Op basis hiervan zal een rondweg slechts een marginale oplossing bieden voor het verkeer. Uit het onderzoek blijkt ook dat het aantal vrachtauto’s geen 300 tot 400 per etmaal is, maar 190. Het rapport concludeert:</p> <p>Randwegen (3 en 4)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meest positieve effecten (noord iets meer dan zuid); - Omgevingseffecten negatief, gebruik nieuwe weg laag en hoge kosten. <p>Bedrijven verplaatsen (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Positieve effecten beperkt tot minder vrachtverkeer; - Hoge kosten. <p>Jan Hooglandstraat verbeteren (2a)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzachting van knelpunten in Olst; - Kosten het laagst van alle varianten (ook met fietstunnel). <p>In combinatie met fietstunnel (2b)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veel positieve effecten: verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst; - Bovendien kosten lager dan varianten 1, 3 en 4 <p>Op basis van deze conclusie heeft de raad variant 2 (a en b) opgenomen in de structuurvisie Olst-Wijhe.</p>	Niet

x	<p>Aanvulling 8 Partij 265 Na bovenstaand pleidooi voor 'langzaam verkeer centraal' (een eenvoudiger leus dan 'scheiden en spreiden'), wil ik benadrukken dat een autoluw karakter de route niet alleen veiliger, maar ook veel aantrekkelijker maakt voor de overige verkeersdeelnemers. Dat is de reden waarom ik van harte de zienswijze van het bewonersinitiatief, met daarin een uitstekende onderbouwing en pleidooi voor de zuidelijke verbindingsweg, van harte ondersteun en onderteken.</p>	<p>De gemeente kiest ervoor om de Jan Hooglandstraat als erftoegangsweg A te laten functioneren. Daarbij hoort dat de weg gebruikt wordt door al het verkeer dat in Olst een bestemming heeft. In dit kader wordt er niet voor gekozen om de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten. Wij zijn dus niet voor autoluw maken.</p>	Niet
y	<p>Bijlage Partij 265 Bijlage: Het Langzaam Verkeer Centraal: het Houtens verkeersmodel als inspiratie Infrastructuur modern Houten (uit: Toekomstagenda Houten 2025) Het is de aanwezige infrastructuur die Houten zo speciaal maakt in vergelijking met nabijgelegen groeigemeente, zoals Nieuwegein en Maarssen. Vanaf het begin van de ontwikkeling als groeikern en later als VINEX-locatie is nagedacht over een systeem waarbij de fiets centraal staat en autogebruik zoveel mogelijk uit de woonwijken wordt verdreven. Belangrijk aspect hierbij is de 14 kilometer lange rondweg, zoals die tegenwoordig is gelegen rondom de bebouwde kom. Deze rondweg, aangelegd in 1985 en uitgebreid tussen 1996 en 2004, zorgt voor een verbinding tussen de woonwijken. Met de auto binnen- door van de ene naar de andere wijk is niet mogelijk. Elke woonwijk is door middel van zogenaamde 'inprikkers' verbonden met de rondweg. (...) Omdat het autoverkeer over de rondweg plaatsvindt, zijn de woonwijken domein van de fietsers en wandelaars. De fietsstructuur van Houten bestaat uit vrij liggende fietspaden en fietsstraten. Deze fietspaden zijn weergegeven in onderstaande kaart (figuur 3). De fietspaden binnen de bebouwde kom vormen samen een ster en komen veelal samen bij het centrum en het station van Houten. Vrijwel alle belangrijke voorzieningen die veel publiek trekken, zoals scholen, winkels en</p>	<p>Met de keuze (vastgestelde Structuurvisie Olst-Wijhe) is het wenkend perspectief naar de toekomst aan gegeven.</p> <p><i>De structuurvisie beschrijft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente voor de lange termijn. Deze visie heeft een tijdshorizon van circa tien jaar. De visie wordt de onderlegger voor nieuwe bestemmings- of omgevingsplannen en programma's. Het dient als inspiratiedocument en toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke initiatieven en ontwikkelingen en geeft aan op welke wijze wordt omgegaan met ruimtelijke initiatieven. Belangrijk is dat de gemeente ruimte wil bieden aan nieuwe ideeën en ontwikkelingen vanuit de samenleving, voor zowel inwoners, ondernemers als organisaties. Het gemeentebestuur gebruikt deze visie bij de besluitvorming over nieuwe ontwikkelingen.</i></p>	Niet

	<p>sportaccommodaties, zijn goed bereikbaar met de fiets. De verschillende woonwijken zijn ook onderling met de fiets bereikbaar. Hierdoor is binnen de bebouwde kom de fiets de snelste vorm van vervoer. Fietsers hebben ook voorrang op gemotoriseerd verkeer.</p>		
z	<p>Aanvulling 1 Partij 377 Door de bedrijven aan de Industrieweg telkens weer vergunningen te verlenen blijft op deze manier het vrachtverkeer op de Jan Hooglandstraat bestaan. Ik heb de indruk dat deze bedrijven - voornamelijk vrieshuis Grolleman - de dienst uit maken in Olst. Want waarom steeds laten uitbreiden (b.v. Hogeslag) i.p.v. laten verhuizen naar het bedrijven terrein aan de Meente. De enige juiste oplossing is het plan van jaren geleden uitvoeren, namelijk een rondweg! Van een fietstunnel krijg je niet minder snelverkeer in het dorp! En hoe moet een oudere fietser of b.v. een rolstoelgebruiker die steile fietstunnel doorkomen? Krijgt iedere inwoner een elektrische fiets aangeboden door de gemeente? En daarbij, wie laat zijn/haar dochter 's avonds alleen door zo'n fietstunnel gaan? Ik zou het niet doen! U wel?</p>	<p>Het verplaatsen van de bedrijven van de Industrieweg is een miljoenenuitgave waarvoor niet is gekozen. Wel heeft de gemeente het volgende aangepast over het bedrijventerrein aan de Industrieweg in de tekst van de Structuurvisie na het verdiepende onderzoek:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De huidige planologische ruimte van de bedrijven aan de Industrieweg wordt begrensd door het vigerende bestemmingsplan. Deze formulering betekent dat geen herziening van het bestemmingsplan mogelijk is ten behoeve van uitbreiding van de bedrijvigheid aan de Industrieweg. Een toepassing van een binnenplanse afwijking wordt niet bij voorbaat uitgesloten, omdat dit wordt gezien als bestaande planologische ruimte (wat maximaal toelaatbaar op basis van het geldende bestemmingsplan is). Wel wordt gebruik van deze afwijkingsbevoegdheid alleen overwogen als dit ten goede komt aan de bescherming van het woonmilieu. Aanvragen die, bijvoorbeeld per saldo meer vrachtverkeersbewegingen opleveren, worden niet gehonoreerd”; <p>De 4% hellingbanen van de tunnel voldoen aan de CROW-richtlijnen en worden door ProRail in het hele land op deze wijze aangelegd. Ook de Adviesraad Samenleving stemt in haar advies in met de 4%-hellingbaan.</p> <p>Overigens blijkt uit onderzoek dat steeds meer ouderen een E-bike aanschaffen.</p>	Niet

		De veiligheid in de tunnel is een extra punt van aandacht. De tunnel moet onder andere goed verlicht worden.	
435			
a	<p>De realisatie van de fietstunnel Ter Stegestraat maakt onderdeel uit van een totaal van verschillende plannen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst te verbeteren. En de effecten van die plannen kunnen zelfs verder reiken dan de gemeentegrens. De fietstunnel en andere plannen kunnen niet los van elkaar worden gezien. In onze zienswijze gaan we daarom niet alleen in op de realisatie van de fietstunnel Ter Stegestraat, maar ook op de regionale aspecten en wel met name op de samenhang met de ontwikkelingen in Deventer.</p> <p>Wij sluiten aan bij de bevindingen van bewoners van Olst, die op basis van de beschikbare documenten tot de conclusie komen dat het besluit over de fietstunnel Ter Stegestraat, als onderdeel van het geheel aan gemeentelijke plannen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Olst te verbeteren:</p> <ol style="list-style-type: none"> niet voldoet aan de gestelde eisen, de randvoorwaarden en de uitgangspunten, die zijn verwoord in de Structuurvisie; niet leidt tot een verkeersveiliger en leefbaarder Olst. In de nabije toekomst zullen deze zelfs verslechteren; niet op een zorgvuldige wijze tot stand is gekomen; en wij voegen daar als extra punt aan toe: niet is afgestemd op de visies en plannen in de buurgemeente Deventer. <p>Als eerste vermelden ondergetekenden de zienswijze te steunen die door bewoners van Olst is opgesteld en door circa 200 plaatsgenoten is ondertekend.</p> <p>Daarnaast vragen wij aandacht voor de belangen vanuit Deventer. Hier wordt al langere tijd invulling gegeven aan een visie op de doorstroming van het verkeer in en rond Deventer. Veel inwoners van Olst-Wijhe maken gebruik van die route door Deventer richting A1 en verder. Deventer heeft die visie de naam "dakpanprincipe" meegegeven en voert die visie stap voor stap uit. Daarbij loopt men aan tegen een knelpunt in de van Oldenielstraat, waar de belangen van doorstroming en leefbaarheid met elkaar botsen. Reden voor buurtbewoners om het Comité Groen van Oldenielstraat op te richten. Dit Comité spant zich in om een extra dakpan aan het Deventer dakpanprincipe toe te voegen. Die zou dan bestaan uit de N348 vanaf de A1 en ergens bij Wesepe afbuigend naar Olst. Die dakpan zou</p>	<p>De ontwerp structuurvisie Olst-Wijhe is in november 2016 voorgelegd aan het college van Deventer voor het leveren van commentaar. Op 6 oktober 2016 heeft het college van Deventer onderstaand antwoord gegeven.</p> <p><i>Wij hebben kennis genomen van de door u opgestelde conceptstructuurvisie. Wij complimenteren u met het uiterst plezierig leesbare document. Naar de inhoud toe hebben wij geen wezenlijke opmerkingen. Wij gaan ervan uit dat u inzake programmeringsvraagstukken op de gebruikelijke en afgesproken wijze afstemming zoekt met uw buurgemeenten, waaronder ook Deventer.</i></p> <p>Met het "Scheiden en Spreiden" blokkeren wij het "dakpanprincipe" van Deventer niet. Wij handhaven immers het aantal spoorovergangen voor gemotoriseerd verkeer. Wel is de vraag aan de orde of Olst het probleem van doorgaand verkeer in de Oldenielstraat moet oplossen door dit verkeer via Olst af te wikkelen. Daarbij komt het standpunt van de provincie dat er geen motieven zijn om in Olst rondwegen aan te leggen.</p>	Niet

<p>kunnen aansluiten op een tunnel Eikelhofweg-Kneu. Aldus kan het vrachtverkeer en ander doorgaand verkeer geweerd uit de van Oldenielstraat.</p> <p>In 2019 heeft de gemeenteraad van Deventer een motie (Motie 3.2) aangenomen over de leefbaarheid van Oldenielstraat, waarin het college van B&W onder meer wordt opgedragen om inzichtelijk te maken of aanpassingen aan het dakpanprincipe mogelijk zijn. Daarover in overleg te treden met Olst-Wijhe en Provincie lijkt ons zinvol en dat laatste is ons door de wethouder inmiddels toegezegd.. Wij achten het ter discussie staan van de fietstunnel Ter Stegestraat een uitgelezen kans om de visies en plannen van beide gemeentes in samenhang te onderzoeken en uit te werken. Dat brengt een oplossing binnen bereik die de leefbaarheid verbetert in (delen van) beide gemeentes.</p> <p>Conclusie</p> <p>Wij vragen u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen. In plaats daarvan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Olst (en Boskamp) op een manier te verbeteren, die voldoet aan het gestelde doel en op de wijze zoals in de structuurvisie is vastgelegd, namelijk het "Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoor kruisingen". Voorts vragen wij u daarbij de ontwikkelingen in Deventer te betrekken inzake het Hanzetracé en de van Oldenielstraat met het achterliggende "dakpanprincipe" voor de doorstroming in en rond Deventer. Realisatie van een zuidelijke verbindingsweg in Olst snijdt zo gezien hout en is toekomstbestendig. Een zuidelijke verbindingsweg tussen de Kneu en de Eikelhofweg met een spooronderdoorgang en een aansluiting op de Industrierweg kan naar verluidt voor ongeveer hetzelfde geld worden gerealiseerd als twee fietstunnels. Met de Provincie en Deventer kan dan worden afgestemd of en hoe die tunnel onderdeel kan gaan uitmaken van een extra "dakpan" rond Deventer, hetgeen in de toekomst het autoverkeer vanuit Olst richting A1 ten goede kan komen en bovenal de leefbaarheid in beide gemeentes verbetert.</p>		
--	--	--

436			
a	<p>In de afgelopen periode is een groep "actieve bewoners" de deur langsgegaan met een petitie tegen de investering in een fietstunnel aan de Ter Steegestraat.</p> <p>Naar ik heb begrepen is er al een fors aantal handtekeningen opgehaald om hun standpunt te ondersteunen.</p> <p>Waar ik me aan stoer is de manier waarop de handtekeningen onder de petitie worden opgehaald. Mijn persoonlijke ervaring met een bezoek aan de deur is dat er in eerste instantie weinig context wordt gegeven. En waar die op verzoek wordt gegeven, is die gekleurd. Het verzoek om een ondertekening van de petitie wordt gepresenteerd als een algemeen protest tegen meer verkeer in de straat. En wie is daar nu niet op tegen.</p> <p>Ik vraag me dan ook sterk af wat de waarde is van die handtekeningen. Hebben mensen zich wel gerealiseerd dat ze tekenden tegen de fietstunnel? Hebben ze de voors en tegens van alle opties wel objectief in beeld gekregen. En zijn ze wel bestand tegen de activistische druk, waarmee het verzoek om de petitie te ondertekenen wordt gedaan? Grote twijfels heb ik daarover.</p>	Voor kennisgeving aannemen.	Niet
437			
a	<p>Hoewel te laat voor een bezwaarschrift wil ik graag mijn zienswijze delen over de tunneldiscussie in Olst.</p> <p>Met terugkerende momenten van verontwaardiging lees ik het beleid van de Gemeente Olst-Wijhe omtrent het vrachtverkeer binnen en rondom het dorp Olst...o.a. in Huis aan Huis Reklamix stond 14 dagen geleden nog een artikel van een bezwaar makende werkgroep.</p>	<p>Deze zienswijze is buiten de indieningstermijn verzonden en ook te laat door de gemeente ontvangen. Hierdoor wordt de zienswijze als niet ontvankelijk verklaard.</p> <p>Daarnaast zijn de argumenten in deze zienswijze ook verwoord in andere zienswijzen.</p>	Niet

<p>Op werkdagen zie ik frequent de hinderlijke en gevaarlijke verkeersbelasting door vrachtwagens op de invalswegen en in de dorpskern Olst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vanuit het noorden: de K. van Limburg Stirumstraat, Aaldert Geertsstraat - vanuit het oosten: via de Boskamp: de Jan Hooglandstraat - vanuit het zuiden: frequent landbouwverkeer met groot materieel via de Jan Schamhartstraat - vanuit "het westen": het verkeer via de Weth. Dekkerlaan en K. van Limburg Stirumstraat <p>Met enige regelmaat zie ik situaties die maar net een ongeluk, vooral met fietsers, "ontlopen". Veelal zijn het chauffeurs die de lokale situatie niet kennen (te zien aan herkomst vrachtwagens), of situaties die ontstaan vanuit beperkte verantwoordelijkheid of alertheid. Als voorbeeld: ik zie (als ik thuis ben) vrachtwagens die het centrum Olst verlaten: de Jan Schamhartstraat uitrijden -niet de Weth. Dekkerlaan nemen- en zich vastrijden op het knooppunt met Torenavalk - Kerkuil - Jan Schamhartstraat - Rietgors. Vaak keren zij rond het knooppunt en rijden terug naar het centrum... Soms ondernemen zij de zoektocht via Kerkuil en minder vaak durven zij het aan om via de Rietgors en Kneu de rondweg te nemen. "Auto te gast" in de Jan Schamhartstraat is daarmee een risicovolle hartenwens. De weg en het kruispunt K. van Limburg Stirumstraat met de A. Geertsstraat vormt een risico voor fietsers en overstekende voetgangers. De lange wachttijden bij gesloten spoorbomen vanwege vertrekkende treinen richting Zwolle veroorzaakt veel verkeershindernis hetgeen alleen maar goed gaat bij inlevende verkeersgebruikers. De smalle Jan Hooglandstraat is een crime vanaf spoorweg tot aan de Koekoeksweg. Natuurlijk gaat het vaak goed.... maar voor kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen is het een crime.</p>		
---	--	--

<p>De optie verplaatsing van basisscholen naar één locatie omgeving Averbergen/Kleistraat vind ik begrijpelijk, zeker in combinatie met voor- en naschoolse opvang en sportaccommodatie.</p> <p>Dat de verkeersstromen door concentratie van scholen omgeving Averbergen/Kleistraat meer verkeersbewegingen in de Jan Hooglandstraat met zich mee brengt is een logisch gevolg: zowel met fietsen en met auto's.</p> <p>Het is niet logisch te denken dat alle ouders hun kinderen met de fiets naar school gaan brengen als zij al onderweg hadden moeten zijn per auto naar hun werk buiten het dorp...</p> <p>Het idee om een loop-fietsunnel aan te brengen bij de Ter Stegestraat zou slechts een deeloplossing kunnen zijn voor Olst-noord. Een kostbare oplossing met waarschijnlijk beperkt gebruik. Bovendien heb ik sterke vraagtekens over veiligheid risico's in de tunnel (!)</p> <p>Ik onderschrijf nadrukkelijk het pleidooi om de zuidelijke rondweg De Kneu door te trekken met een tunnel (voor voetgangers-wandelaars/fietsers/auto's en vrachtverkeer) richting industrieterrein en afslagen Averbergen/schoolcomplex en doorgaand verkeer richting Eikelhofweg.</p> <p>Conclusie: Het Gemeentebestuur Olst-Wijhe kiest blijkbaar voor het zg. verkeersluw maken van de Jan Hooglandstraat door een 30 km. zone in te richten met fleurige wegdekvlakken, zonder de kern van het probleem aan te pakken! Er komt nog meer stagnatie en oponthoud in de Jan Hooglandstraat, bij het spoor en nabij de nieuwe schoollocatie.</p>		
--	--	--

<p>Naar mijn idee is dit een verkeerd keuze, en waar op gebaseerd? Het biedt volstrekt geen oplossing bij de huidige problematiek en toekomstige ontwikkelingen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - toename treinverkeer, met meer wachttijden voor de spoorlijn - meer woningbouw gezien de grote vraag naar woningen - hoe dan ook: ouders die hun kinderen toch per auto naar school brengen en halen om legitieme reden. <p>Met de aanwezigheid van de zuidelijke tunnel in de randweg is er een onbelemmerde doorgang bij calamiteiten voor ambulance, politie en brandweer. De aanrijtijd voor ambulances ligt toch al boven de norm.</p> <p>Bij een ongeluk bij de spoorwegovergang ligt heel het verkeer plat, ook voor de calamiteitenhulp verlening.</p> <p>De invalswegen: K. van Limburg Stirumstraat, Jan Hooglandstraat, Weth. Dekkerlaan en Jan Schamhartstraat kunnen worden uitgesloten van doorgaand vrachtverkeer: omrijden kan via de dijk Rijksstraatweg.</p> <p>Ongetwijfeld zullen ook ouders die in Olst-zuid wonen hun kinderen in spijtijden via de zuidelijke randweg per fiets of auto naar school brengen en dus niet via de Jan Schamhartstraat, Aaldert Geertsstraat en Jan Hooglandstraat.</p> <p><i>Ik haal nu een gevoelige competentiestrijd tussen de plaatsen Olst en Wijhe aan. Jaren geleden is in Wijhe de Raalterweg tussen spoorlijn en rotonde met de Omloop: afgesloten voor vrachtwagenverkeer. Daar was wat voor te zeggen, maar: de Raalterweg was ter plekke breed genoeg voor het vrachtverkeer. Maar om het dorp te ontlasten van vrachtverkeer werd het vrachtverkeer verplicht gebruik te maken van de Omloop. Daar in Wijhe is dus een passende oplossing gerealiseerd.</i></p>		
--	--	--

	<p>Mijn oproep aan Gemeentebestuur van Olst-Wijhe: Durf een passende oplossing en adequaat besluit te nemen! Een oplossing waarmee Olst weer vele jaren vooruit kan... dus een tunnel voor de randweg Olst zuid bestemd voor auto's, vrachtverkeer, zware tractoren met aanhanger, fietsers en wandelaars!</p>		
--	--	--	--

3. Samenvatting wijzigingen – aanpassing plan

In het vorige hoofdstuk zijn de zienswijzen beantwoord. Zeven personen/zienswijzen zijn niet ontvankelijk. Er is één ondersteunende zienswijze en één zienswijze die kanttekeningen zet bij de wijze waarop de zienswijzen zijn vergaard. Voor het onderdeel ecologie (m.n. vleermuizen) in de hoofdzienswijze is deze deels ontvankelijk. Dit onderzoek is aangevuld in het bestemmingsplan. De rest van de zienswijzen zijn ongegrond en geven geen aanleiding tot wijziging of aanvulling van het ontwerpbestemmingsplan Olst, Fietstunnel Ter Stegestraat.

Ambtshalve is het veldverslag van het archeologisch onderzoek d.d. 28 april 2020 toegevoegd aan de toelichting.

Met de bovengenoemde aanvullingen kan het bestemmingsplan worden vastgesteld.