

Nr.	Locatie- beschrijving	Omschrijving aandachts-/pluspunt(en)	Ideeën van de participatiegroep	Voorstel	Categorie	Hoofd fietsnetwerk	Project
1	Fietsoversteek Rijksstraatweg	1. Veiligheid: gevaarlijke fietsoversteek tussen de Veerweg en het centrum van Olst. 2. Comfort: de entree naar het centrum van Olst is matig, de route is niet duidelijk.	- Gemak creëren voor de fietser, het oprijden van de dijk is nu veel te steil. - Fietsbewegwijzering richting het centrum aanbrengen. - Logische route: de ruimte zodanig inrichten dat er een logische 'fiets boulevard' richting het centrum is.	- Gemak: de oprit wordt minder steil gemaakt. Er wordt onderzocht of er voldoende ruimte is om dit te doen volgens de richtlijnen. - Nieuwe oversteek: fietsers wordt geadviseerd om gebruik te maken van de nieuwe oversteek. - Bewegwijzering: zie punt 64. - Veiligheid: de oprit aan de andere zijde van het bezinepompstation wordt voorzien van een sluis om de fietsers daar te weren vanwege kruisend verkeer met bezoekers van het pompstation.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Geen onderdeel hoofd fietsnetwerk	Rijksstraatweg Olst
2	Rijksstraatweg	1. Veiligheid: geen fietsvoorzieningen aanwezig, dat maakt deze weg voor fietsers gevaarlijk.	- Parkeerstrook wijzigen in fiets/voetganger strook en de auto's verplaatsen naar het nieuwe parkeerterrein.	- Actie: de parkeerstrook is eind januari omgevormd tot gecombineerd voet/fietspad.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Geen onderdeel hoofd fietsnetwerk	Rijksstraatweg Olst
3	Kruispunt Rijksstraatweg - De Meente	1. Comfort: hier wordt een nieuwe rotonde ontwikkeld inclusief oversteek voor de fiets.	- De rotonde voldoet , geen verdere actie noodzakelijk.	- Monitoren: de rotonde is in beheer van de provincie en de plannen zijn nog niet definitief. De gemeente zal de plannen monitoren.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofd fietsnetwerk	Rijksstraatweg Olst
4	Verbinding Olst - Den Nul	1. Comfort: De verbinding tussen Olst en Den Nul verbeteren.	- Comfort: de parallelweg van de Rijksstraatweg veranderen in een fietsstraat.	- Lange termijn: indien er op lange termijn onderhoud wordt gepleegd, wordt het voorstel van de participatiegroep geraadpleegd. Het voorstel wordt opgenomen in het uitvoeringsplan.	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofd fietsnetwerk	
5	Verbinding De Meente - Benedendijk	1. Comfort: er ontbreekt een fietsroute tussen de Benedendijk en De Meente.	- De huidige situatie voldoet , dit wordt niet als groot knelpunt ervaren.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofd fietsnetwerk	
6	Verbinding Kornet van Limburg Stirumstraat - De Meente - Rijksstraatweg (parallelweg)	1. Comfort: tussen de K. van L. Stirumstraat en De Meente is een olifantenpaadje tot stand gekomen, zodat fietsers de kortste route nemen. 2. Comfort: het kruispunt De Meente - K. van L. Stirumstraat wordt niet als fietsvriendelijke ervaren. Het ontbreekt aan goede fietsvoorzieningen. 3. Veiligheid: deze route wordt natuurlijk gebruikt door woon-werk fietsers, voorheen ook door bezoekers van de HUBO. Het ontbreekt hier aan goede fietsvoorzieningen, zeker in combinatie met zwaar verkeer van en naar het bedrijventerrein.	- Kruispunt verbeteren door: - Fietsstroken in roodasfalt. - Meer markering om de fiets te begeleiden. - De gereden snelheid op De Meente verlagen (zie locatie 52).	- Fietsstroken in rood aanbrengen vanaf de aan te leggen rotonde tot voorbij het kruispunt K. van L. Stirumstraat. Gaan in gesprek met de provincie om dit mee te nemen in de werkzaamheden. - Verbinding naar de parallelweg in het uitvoeringsplan nader onderzoeken. - Lange termijn: onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor een vrij liggend fietspad langs De Meente. - Lange termijn: onderzoeken of een plateau ter hoogte van het kruispunt mogelijk is.	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofd fietsnetwerk	Rijksstraatweg Olst
7	Kornet van Limburg Stirumstraat	1. Comfort: het asfalt wordt als prettig ervaren.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofd fietsnetwerk	
8	Kornet van Limburg Stirumstraat	1. Veiligheid: de vraag is gesteld of 30 km per uur hier de gewenste snelheid is, in combinatie met de vormgeving van de weg.	- Veiligheid: 30 km/uur is de gewenste maximumsnelheid, maar het is acceptabel als de gereden snelheid iets hoger is. De huidige inrichting daarvoor niet te veel aanpassen. - Aandachtspunten: past dit binnen het categoriseringsplan en kan de invoering op korte termijn plaatsvinden (de weg voldoet al aan de inrichtingkenmerken)?	- Categoriseringsplan: er is beleid in voorbereiding om de snelheid op de straten binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/uur. Staat op de agenda van het college voor 31 januari 2023. De K. van L. Stirumstraat is in het categoriseringsplan een 30 km/uur weg.	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofd fietsnetwerk	Categoriseringsplan

9	Kornet van Limburg Stirumstraat	<p>1. Veiligheid: dit is een relatief drukke straat, waar oversteken in de 'spitsen' voor lastige situaties zorgt.</p> <p>2. Veiligheid: de schoolzone op het kruispunt met de Westervoorde straat zou ook onderdeel moeten zijn van de schoolzone.</p>	<p>- De schoolzone uitbreiden naar het kruispunt met de Westervoordestraat.</p> <p>- Veiligheid: fietsers in oost-west richting (over de hoofdfietsroute) in voorrang over een plateau over dit (bajonet vormig) kruispunt van en naar de tunnel.</p>	<p>- Lange termijn: onderzoeken of fietsers in de voorrang op basis van de wegcategorisering en de hoofdfietsroutes wenselijk is.</p> <p>- Korte termijn: wanneer de scholen verplaatst zijn de situaties op dit kruispunt opnieuw bekijken. Op korte termijn geen actie ondernemen, omdat dit op de lange termijn mogelijk niet de beste oplossing is.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
10	Kruispunt A. Geertstraat - K. van L. Stirumstraat	<p>1. Veiligheid: door de verandering voor de voorrang is het verkeer langzamer gaan rijden. Het is onduidelijker geworden, maar daardoor voor een aantal deelnemers ook veiliger voor het gevoel. Voor andere deelnemers juist een onveiliger gevoel.</p>	<p>- Veiligheid verder te verbeteren door: lijnen aanbrengen, zodat het duidelijk is waar fietsers zich kunnen opstellen.</p> <p>- Te onderzoeken: mogelijk aanbrengen van klinkers, door het uitvoeren met klinkers wordt het kruispunt als minder groot ervaren.</p>	<p>- Korte termijn: middengeleider op de K. van L. Stirumstraat verlengen tot aan de A. Geertstraat. En druppelmarkering aanbrengen op de A. Geertstraat om duidelijk te maken waar fietsers zich kunnen opstellen.</p> <p>- Lange termijn: bij toekomstig onderhoud onderzoeken of het kruispunt smaller gemaakt kan worden en eventueel uitgevoerd in klinkers.</p>	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
11	Aletta Jacobsplein	<p>1. Comfort: fietsers en voetgangers maken gezamenlijk gebruik van het plein, op drukke momenten zorgt dit voor conflicten.</p>	<p>- Huidige situatie is goed, niet aantrekkelijker maken om te fietsen.</p> <p>- Fietsenstalling verbeteren voor meer comfort.</p> <p>- Lange termijn: bekijk ook naar de opstelplaats van de winkelwagens, mogelijke andere opstelling al kan er dan harder gefietst worden.</p>	<p>- De huidige situatie voldoet.</p> <p>- Fietsenstalling: zie 65.</p> <p>- Lange termijn: bij groot onderhoud onderzoeken of de inrichting met fietsenstalling en winkelwagens anders moet worden vormgegeven.</p>	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
12	Ter Stegestraat en Tarwestraat	<p>1. Comfort: de vraag is gesteld in hoeverre éénrichtingsverkeer op deze wegen wenselijk is. Sommige bewoners vinden het prettig, anderen zijn bang dat er daardoor te hard wordt gereden.</p>	<p>- Op korte termijn is er geen actie benodigd. Het functioneert prima en hard rijden is niet prettig op deze wegen (wordt niet als een risico ervaren).</p> <p>- Als de schoollocatie wordt herontwikkeld is het advies in gesprek te gaan met de omgeving, om de ontsluiting van de wijk opnieuw te bepalen.</p> <p>- Voor de tussentijdse situatie (met fietstunnel, maar zonder doorsteek) kan gebruik gemaakt worden van de huidige beschikbare routes. Aandachtspunt om de doorsteek voor fietsers zo snel mogelijk te ontwikkelen.</p>	<p>- Na ontwikkeling: verkeerscirculatie wordt bekeken tijdens en na de herontwikkeling van de schoollocaties en indien nodig worden vervolgstappen ondernomen.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	Vrijkomende schoollocaties
13	Doorsteek naar fietstunnel	<p>1. Gemak: een directe verbinding naar de fietstunnel vanaf de Watertorenstraat en de L.H. Pottstraat is wenselijk.</p>	<p>- Gemak: de doorsteek is zeer wenselijk, aansluiting op het kruispunt met de Watertorenstraat of in het midden van de Watertorenstraat en de L.H. Pottstraat vanaf de kerk (zoals in de huidige plannen opgenomen).</p>	<p>- Binnen bestaand project: verbinding handhaven zoals opgenomen in stedenbouwkundige schets.</p>	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	Vrijkomende schoollocaties
14	Ter Stegestraat	<p>1. Comfort: de klinkerverharding wordt niet als prettig ervaren.</p>	<p>- Op lange termijn is het wenselijk dat alle klinkers in Olst netjes en strak zijn bestraat, maar op korte termijn geen zwaar knelpunt om op te lossen.</p>	<p>- Lange termijn: na de bouwwerkzaamheden wordt de straat opnieuw bestraat. Voor de werkzaamheden onderzoeken welke materialen hiervoor worden toegepast, voorstel van de participatiegroep is om indien mogelijk geen klinkers te gebruiken om comfortabeler te fietsen.</p>	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	Vrijkomende schoollocaties
15	L.H. Pottstraat	<p>1. Comfort: deze straat is ingericht als fietsstraat en dat komt het comfort ten goede.</p>	<p>- Geen voorstel benodigd, situatie behouden en benutten.</p>	<p>- Advies van de participatiegroep overnemen.</p>	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	Vrijkomende schoollocaties
16	Nieuwe fietstunnel t.h.v. de Ter Stegestraat	<p>1. Sociale veiligheid: de tunnel heeft geen doorzicht, waardoor de sociale veiligheid (in de avond) ter discussie is gesteld.</p>	<p>- Veiligheid: zorg voor een goed lichtplan (goede verlichting)</p> <p>- Veiligheid: zorg voor lichte kunst in de tunnel, zodat het prettig en licht aanvoelt</p>	<p>- Actie: beide voorstellen van de participatiegroep zijn opgenomen in de huidige uitwerking van de fietstunnel en worden uitgevoerd.</p>	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	Fietstunnel

17	Doorsteek langs de kerk (Kerkplein)	<p>1. Gemak: de route is snel en kort voor fietsverkeer, ook in de toekomst richting de tunnel.</p> <p>2. Comfort: de combinatie fiets en voetganger is op drukke momenten niet prettig op deze locatie.</p>	<p>- Comfort: het plein wordt ingericht als ruimte voor de voetganger en niet als fietsroute. Fietsen wordt niet verboden op deze locatie.</p> <p>- Comfort: dat er enkele fietsers gebruik van maken is acceptabel, echter moet deze route niet gestimuleerd worden.</p> <p>- Gemak: de huidige parkeerplaats gaat weg op deze locatie, de auto mag op eigen terrein staan.</p> <p>- Aandachtspunt: indien het voetpad wordt verlaagd wordt de route aantrekkelijker, als deze wordt verhoogd minder aantrekkelijk. Kanttekening is dat bij een stoeprand ook mensen die minder mobiel zijn lastiger kunnen oversteken.</p>	<p>- Actie: het plan wordt uitgevoerd volgens het plan 'Kerkplein'. Fietsen blijft toegestaan, maar wordt niet gestimuleerd. De parkeerplaats wordt verplaatst en het voetpad blijft verlaagd zoals in de huidige situatie.</p>	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	Kerkplein
18	Spoorwegovergang Jan Hooglandstraat	<p>1. Comfort: vanaf de Stationsweg richting de spoorweg heeft het verkeer van rechts voorrang. Dit wordt door fietsverkeer niet zo ervaren.</p> <p>2. Veiligheid: als het spoor dicht is, is er geen ruimte voor de fiets om te wachten en het is lastig invoegen. Mogelijk biedt het verwijderen van spoor 3 meer ruimte.</p>	<p>- Veiligheid: het 'derde' spoor wordt verwijderd t.h.v. de oversteek. De slagboom schuift op en er komt opstelruimte voor de fietser.</p> <p>- Gemak: kruis op de weg om het kruisvlak vrij te houden is niet nodig, dit gebeurt al in de huidige situatie.</p> <p>- Veiligheid: de rijbaan op de spoorwegovergang is net wat breder dan de rijbaan op de Jan Hooglandstraat (richting Boskamp). Hierdoor komen fietsers in de knel. Dit is te voorkomen door de rijbaan op de spoorwegovergang iets smaller en net zo breed te maken als de Jan Hooglandstraat richting Boskamp.</p>	<p>- Reactie ProRail: bij de Jan Hooglandstraat in Olst is een dergelijke OFOS (opstelplaats fiets) niet mogelijk. De reden daarvoor is dat ProRail deze vakken tussen stopstreep en overwegboom uitsluitend toestaat als de rijbaan is voorzien van een middenberm en die ontbreekt hier.</p> <p>- Reactie ProRail: het aanpassen van de belijning is niet mogelijk in verband met de richtlijnen en de spoorwettenwet.</p> <p>- Situatie behouden ter hoogte van het kruispunt, advies van de participatiegroep overnemen.</p>	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	Verwijderen 3e spoor
19	Spoorwegovergang Jan Hooglandstraat	<p>1. Veiligheid: als het spoor dicht is, is er geen ruimte voor de fiets om te wachten en het is lastig invoegen. Mogelijk biedt het verwijderen van spoor 3 meer ruimte.</p>	<p>- Veiligheid: opstelruimte aan de oostzijde van de spoorwegovergang voor fietsers realiseren.</p>	<p>- Reactie ProRail: bij de Jan Hooglandstraat in Olst is een dergelijke OFOS (opstelplaats fiets) niet mogelijk. De reden daarvoor is dat ProRail deze vakken tussen stopstreep en overwegboom uitsluitend toestaat als de rijbaan is voorzien van een middenberm en die ontbreekt hier en daarvoor is de weg ten oosten van de overweg ook te smal voor.</p>	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	Verwijderen 3e spoor
20	Doorsteek naar diverse functies Averbbergen	<p>1. Comfort: korte route voor de fiets, waardoor deze aantrekkelijk is. Voornamelijk het eerste deel wordt regelmatig gebruikt door bewoners die op het terrein moeten zijn.</p> <p>2. Veiligheid: veel gebruikt door (ouderen) bewoners, voor hen niet prettig en veilig met (veel) fietsverkeer.</p>	<p>- Let op: pad wordt veel gebruikt door bewoners, het pad niet belemmeren voor rolstoelen of rollators.</p> <p>- Door de ontwikkelingen verandert er naar verwachting niets op dit pad, als dat wel gebeurt kan eventueel actie ondernomen worden. Zoals:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zorgen dat er geen mogelijkheid is om op het fietspad t.h.v. de fietstunnel te komen vanaf dit pad, zodat fietsers alsnog om moeten rijden. 2. Officieel voetpad van maken, verboden voor fietsers. 	<p>- Korte termijn: er wordt een groenvoorziening gemaakt ter hoogte van het fietspad voor de school, waardoor doorsteken geen voordeel oplevert. Verder geen actie ondernemen en situatie behouden zoals de participatiegroep voorstelt.</p> <p>- Lange termijn: indien er na realisatie van de projecten toch extra overlast wordt ervaren opnieuw onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor deze route. Daarbij de opties van de participatiegroep meenemen als alternatieven.</p>	Maatregel korte termijn: quick-win	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	Kindcentrum Olst
21	Koningin Wilhelminastraat	<p>1. Comfort: dit is een rustige route met weinig ander verkeer en daardoor prettig fietsen.</p>	<p>- Geen voorstel benodigd, situatie behouden en benutten.</p>	<p>- Advies van de participatiegroep overnemen.</p>	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	

22	Kruispunt J. Schamhartstraat - A. Geertsstraat	<p>1. Veiligheid: kruispunt is groot vormgegeven, waardoor oversteken gevoelsmatig veel tijd kost.</p> <p>2. Veiligheid: voorrang van rechts wordt vaak niet gegeven.</p> <p>3. Comfort: er rijdt relatief veel vrachtverkeer.</p>	<p>- Veiligheid: mogelijk kan het kruisingsvlak compacter worden gemaakt.</p>	<p>- Lange termijn: nader te onderzoeken of het kruispuntvlak te verkleinen is.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
23	Jan Schamhartstraat nabij Aalbert Geertstraat	<p>1. Veiligheid: haaks parkeren zorgt hier voor onveilige situaties, omdat verkeer hier achteruit de straat opdraait.</p>	<p>- Parkeren weghalen op deze locatie, omdat het een complexe locatie is.</p> <p>- Langsparkeren instellen i.p.v. haaks parkeren.</p>	<p>- Korte termijn: parkeerplaatsen niet verwijderen of aanpassen, aangezien deze veelvuldig worden gebruikt door bezoekers en er geen hoge noodzaak is om dit aan te passen.</p> <p>- Lange termijn: er zijn diverse alternatieven die beter zouden passen langs een hoofdfietsroute. Bij onderhoud hier nader onderzoek naar doen.</p>	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
24	Jan Schamhartstraat - Aletta Jacobsplein	<p>1. Veiligheid: voorrang van rechts wordt vaak niet gegeven.</p>	<p>- Veiligheid: mogelijk helpt het om het kruispunt compacter te maken.</p>	<p>- Lange termijn: nader te onderzoeken of het kruispuntvlak te verkleinen is.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
25	Kruispunt A.G. Dekkerlaan - Jan Schamhartstraat	<p>1. Veiligheid: onduidelijke situatie voor de snelheid van autoverkeer. Complexe situatie.</p>	<p>- Kruisvlak aanpassen, zodat het duidelijk is dat hier 30 km/uur geldig is.</p> <p>- A.G. Dekkerlaan eerder bestraten met klinkers.</p> <p>- Fietsstraat doortrekken tot over de kruising.</p>	<p>- Veiligheid: voorstel is om de fietsstraat door te trekken tot aan de huidige klinkerbestrating.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
26	Mogelijke fietsroute door Olst	<p>1. Comfort: mogelijkheid om een voorrangfietsroute te realiseren door Olst met aansluiting op de fietstunnel. Hiermee kunnen diverse onveilige en/of knelpunten worden opgelost.</p>	<p>- Reactie inwoner: <i>Vanuit Olst-Zuid naar de J Schamhartstraat een oversteek naar de Kon Wilhelminastraat met voorrang door naar de Prinses Beatrixstraat linksaf naar de Prinses Irenestraat dan naar de Ds. K Terpstrastraat hierna een voorrangsoversteek met de Kornet van Limburg Stirumstraat en dan naar de Ter Steegestraat naar de fietstunnel. Van hieruit kunnen fietsers naar de school de sporthal en door naar Overwetering.</i></p> <p>Reactie participatiegroep: vinden deze route te lang en hebben een voorkeur voor J.Schamhartstraat - Kon. Wilhelminastraat -Pr. Bernhardstraat - Watertorenstraat - over de huidige schoollocatie naar de Ter Steegestraat.</p>	<p>- Hoofdfietsroutes zijn door de participatiegroep vastgelegd in het Fietsplan Olst en het voorstel is om die te behouden.</p> <p>- Zie punt 9 voor de oversteek met de K. van L. Stirumstraat.</p> <p>- Bewegwijzering: zie punt 64.</p>	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
27	Jan Schamhartstraat (betreft de fietsstraat)	<p>1. Veiligheid: fietsers denken en verwachten voorrang te krijgen en nemen de voorrang ook. Waardoor af en toe gevaarlijke situaties optreden.</p> <p>2. Comfort: het asfalt in het midden van de weg is prettig fietsen.</p> <p>3. Comfort: de kleine versmallingen zorgen voor een lage snelheid van het autoverkeer.</p> <p>4. Comfort: de klinkers aan de zijkanen van de weg zijn minder comfortabel en dat is juist de plek waar je als fietser geneigd bent te gaan fietsen.</p>	<p>- Huidige situatie met versmallingen behouden, om snelheid verkeer eruit te houden.</p> <p>- De gehele weg rood asfalt maken, zodat fietsers prettig kunnen fietsen.</p> <p>- Mogelijk inhalen autoverkeer onprettig maken, bijvoorbeeld met een (verhoogde) middengeleider.</p>	<p>- Korte termijn: op korte termijn is aanpassing van de weg niet noodzakelijk, de straat functioneert voldoende.</p> <p>- Lange termijn: indien er groot onderhoud wordt gepleegd aan de straat wordt deze daarna heringericht volgens de dan geldende aanbevelingen voor hoofdfietsroutes en fietsstraten.</p>	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	

28	Ter hoogte van kruispunt Rietgors en Jan Schamhartstraat	<p>1. Gemak: omrijden met een U-bocht door bomen die op de rechtstreekse route staan. Betreft bijzondere bomen die niet gekapt mogen worden.</p> <p>2. Gemak: in de huidige situatie is op deze locatie een olifantenpaadje gevormd.</p>	<p>- Fietsstraat doortrekken Jan Schamhartstraat</p> <p>- Alle zijwegen moeten voorrang verlenen aan de fiets, vormgeving met in-/uitritconstructies</p> <p>- Bocht voor fietser kan minder scherp, maar geen noodzaak</p> <p>- In het groen kunnen bosjes/planten worden geplaatst, om olifantenpaadje onaantrekkelijk te maken</p>	<p>- Gemak: de fietsstraat Jan Schamhartstraat doortrekken over het huidige profiel met de U-bocht volgens de laatste inrichtingseisen voor fietsstraten.</p> <p>- Veiligheid: de zijwegen moeten dan voorrang verlenen aan de fietsstraat.</p> <p>- Lange termijn: na uitvoering de gewijzigde situatie monitoren, naar verwachting wordt het olifantenpad niet meer (regelmatig) gebruikt. Een optie is anders om eventueel een haag te plaatsen.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
29	Jan Schamhartstraat (zuid)	<p>1. Veiligheid en comfort: ondanks een verbod voor auto's (met uitzondering voor bewoners) rijden er relatief veel automobilisten over deze route, ook vanuit de nieuwe wijk.</p>	<p>- Gemak: fietsstraat Jan Schamhartstraat doortrekken tot de bebouwde kom grens en alleen toegang met auto's voor omwonenden.</p> <p>- Gemak: ter hoogte van de nieuwe wijk zit nu een doorsteek met een zandpad. Dat zou een verharde route moeten worden bij de ontwikkeling van de nieuwe wijk.</p> <p>- Veiligheid: een echt knip in plaats van een verkeersbord lost dit structureel op.</p> <p>- Veiligheid: alternatief is een fietspad maken van deze straat, met uitzondering voor bewoners en bezoekers.</p>	<p>- Gemak: de fietsstraat Jan Schamhartstraat doortrekken tot aan De Kneu.</p> <p>- Korte termijn: na de ontwikkeling van Olst-Zuid wordt het zandpad vervangen door een verhard pad.</p> <p>- Lange termijn: indien het aanleggen van een fietsstraat geen oplossing biedt of niet mogelijk blijkt te zijn, dan onderzoeken om eventueel een knip of een ander alternatief aan te brengen.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
30	Olifantenpaadje Jan Schamhartstraat	<p>1. Veiligheid: fietsers rijden over een voetpad richting de Jan Schamhartstraat.</p> <p>2. Comfort: fietsers (voornamelijk scholieren) vanuit de wijk rijden over een olifantenpaadje naar de fietsroute richting Deventer.</p>	<p>- Er zijn voldoende goede alternatieve routes. Faciliteren is daarom niet nodig. Geen actie.</p>	<p>- Advies van de participatiegroep overnemen.</p>	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
31	Jan Schamhartstraat (richting Deventer)	<p>1. Gemak: dit is een prettige route richting Deventer en wordt veel gebruikt door middelbare scholieren.</p>	<p>- Geen voorstel benodigd, situatie behouden en benutten.</p>	<p>- Advies van de participatiegroep overnemen.</p>	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
32	Belangrijke fietsroutes (buitengebied)	<p>1. Veiligheid: er ontbreekt verlichting op veel routes, waardoor deze in het donker als knelpunt worden ervaren. Er ontbreken ook witte kantstrepen op de fietspaden.</p> <p>2. Veiligheid: er maken veel verschillende voertuigen en voetgangers gebruik van deze weg. Voor fietsers is het niet altijd duidelijk vormgegeven, waardoor fietsers schrikken van gemotoriseerd verkeer.</p>	<p>- Kantstrepen aanbrengen, die zorgen voor een goede reflectie tot aan Deventer. Verlichting is overbodig en kostbaar.</p>	<p>- Korte termijn: onderzoeken of het met subsidie mogelijk is om kantmarkering aan te brengen op de fietspaden zonder straatverlichting binnen en buiten de bebouwde kom van Olst.</p> <p>- Korte termijn: onderzoeken of het mogelijk is om kantmarkering aan te brengen op andere fietsroutes buiten de bebouwde kom. De eventuele uitvoering heeft mogelijk meer tijd nodig.</p>	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
33	Fietsroute centrum Olst naar Deventer	<p>1. Comfort: onduidelijke fietsroute van Olst naar Deventer. Fietsers lopen regelmatig vast ter hoogte van kruispunt Braamsluiper - Kneu.</p>	<p>- Betere bewegwijzering voor fietsverkeer. Deelnemers vinden dit een goed idee, maar verwachten dat de situatie op locatie 28 verbeteren ook helpt.</p>	<p>- Actie: Er is door de beheerder al opdracht geven voor het opstellen van een bebordingsplan voor de route van het centrum naar Deventer. Tevens is gevraagd om na te denken over de bebording via de fietstunnel.</p> <p>- Gehele bewegwijzering: zie punt 64.</p>	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	

34	De Pas (en de rest van de wijk)	<p>1. Comfort: de wijk is rustig en daardoor is het prettig om door de wijk te fietsen.</p> <p>2. Comfort: de wijk heeft voldoende doorsteken voor de fiets, waardoor omrijden niet nodig is.</p>	<p>- Geen voorstel benodigd, situatie behouden en benutten.</p>	<p>- Advies van de participatiegroep overnemen.</p>	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
35	Wethouder A.G. Dekkerlaan	<p>1. Veiligheid: fietsers (voornamelijk toeristen) fietsen hier richting de dijk, waar geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Het is toegestaan, maar is niet prettig en mogelijk onveilig.</p> <p>2. Comfort: door het bord 'Doorgaand verkeer' richting de dijk gaat ook fietsverkeer t.h.v. de Schamhartstraat richting de dijk, onduidelijk voor fietsers.</p>	<p>- Veiligheid: fietser stimuleren Koningin Julianalaan te gebruiken door bewegwijzering. Behalve als fietspad Rijksstraatweg wordt doorgetrokken.</p> <p>- Comfort: voor de duidelijkheid kan op het kruispunt met de Schamhartstraat met fietsbewegwijzering naar Deventer komen te staan, om de route duidelijk te maken voor de recreatieve fietser.</p>	<p>- Veiligheid: bij onderhoud de fietssuggestiestroken op de Wethouder A.G. Dekkerlaan verwijderen indien dat overeenkomt met het dan geldende categoriseringsplan.</p> <p>- Bewegwijzering: zie punt 64.</p>	Maatregel bij onderhoud	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
36	Kruispunt H. Droststraat - Benedendijk	<p>1. Comfort: veel fietsers komen er ter hoogte van het Kuulleantiespad achter dat de straat doodloopt en moeten dan terug.</p>	<p>- Comfort: ter hoogte van de H. Droststraat duidelijk maken dat de weg doodloopt voor fietsers. Dit kan door middel van het plaatsen van een verkeersbord.</p>	<p>- Bewegwijzering: zie punt 64.</p> <p>- Korte termijn: Verkeersbord "Doodlopende weg" verplaatsen.</p>	Maatregel korte termijn: quick-win	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
37	Kruispunt Stationsweg - Marga Klompélaan	<p>1. Comfort: er liggen twee zwarte lijnen op het kruispunt die als vervelend worden ervaren als er overheen wordt gefietst.</p>	<p>- Verwijderen gootjes, die zijn irritant.</p> <p>- Optioneel: plaats gesloten borden voor vrachtverkeer eerder zodat vrachtverkeer deze weg niet inrijdt. Rijden hier regelmatig verkeerd vanaf de spoorwegovergang.</p>	<p>- Lange termijn: bij onderhoud onderzoeken op welke wijze de afwatering geregeld kan worden, zodat de gootjes verwijderd of aangepast kunnen worden.</p> <p>- Korte termijn: meting uitvoeren om te bepalen of de gootjes aangepast kunnen worden, dan kan de noodzakelijkheid bepaald worden.</p> <p>- Gemak: verkeersbord vrachtverkeer verplaatsen naar de rechterzijde van de weg voor beter zicht.</p>	Maatregel bij onderhoud	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
38	Doorsteek tussen de Stationsweg en de Joke Smitlaan	<p>1. Veiligheid: relatief smal fietspad dat samenkomt met een voetpad, in praktijk levert dit geen probleem op.</p> <p>2. Comfort: prettige en snelle doorsteek voor de fiets.</p> <p>3. Comfort: hobbels tegen hoge snelheid zijn minder comfortabel, maar worden niet als hinderlijk ervaren.</p>	<p>- Deze route hoeft niet aangepast te worden, behalve als dit een hoofdfietsroute wordt en daardoor de intensiteit toeneemt. Advies bewoners is geen hoofdfietsroute van maken en geen aanpassingen doen.</p>	<p>- Advies van de participatiegroep overnemen.</p>	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
39	Doorsteek Joke Smitlaan naar Vink	<p>1. Comfort: omrijden door de huidige U-bocht wordt niet als prettig ervaren.</p> <p>2. Veiligheid: uitrit fietspad direct naast een hoge heg wordt niet als veilig ervaren.</p>	<p>- Comfort en veiligheid: doorsteek verplaatsen, zodat fietsers rechtdoor kunnen fietsen. Snelheid fiets is aandachtspunt, maar wordt niet als groot risico ervaren.</p>	<p>- Advies van de participatiegroep overnemen.</p>	Maatregel korte termijn: quick-win	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
40	Mogelijk tweede nieuwe fietstunnel	<p>1. Gemak: mogelijk toekomstige nieuwe doorsteek ter hoogte van OIst-zuid.</p>	<p>- Wens voor de lange termijn.</p>	<p>- Lange termijn: de tweede tunnel blijft op de agenda staan.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
41	Slingerrijk natuurspeelplaats	<p>1. Aantrekkelijk: mooie groene locatie.</p> <p>2. Veiligheid: fietsers vanuit de nieuwe wijk fietsen door de natuurspeelplaats, waardoor fietsers en voetgangers rekening met elkaar moeten houden. Bewoners te voet vinden dat niet altijd prettig.</p>	<p>- Fietser en voetganger houden voldoende rekening met elkaar, op deze locatie hoeft geen actie ondernomen te worden.</p>	<p>- Advies van de participatiegroep overnemen.</p>	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
42	Vink	<p>1. Situatie: in de huidige situatie is het onduidelijk of er gefietst mag worden over de weg. Door de bouw van de nieuwe woonwijk is het van belang om de functie van de weg opnieuw te beschouwen.</p>	<p>- Veiligheid: door de nieuwbouwwijk is dit ook voor de fiets een toekomstige route. Aanleggen fietsstroken en snelheid 30 km/uur. De weg heeft wel een ontsluitingsfunctie voor autoverkeer.</p>	<p>- Actie: De Vink wordt ingericht als 30 km/uur weg, comfort het categoriseringsplan, na afronding van de woningbouw. Hiervoor volgt een communicatietraject met betrokken bewoners.</p>	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	Flexwonen
43	Industrieweg	<p>1. Veiligheid: route met veel vrachtverkeer, momenteel weinig fietsverkeer. Met mogelijke komst van de tweede tunnel kan dit veranderen.</p>	<p>- Geen voorstel benodigd op korte termijn, situatie behouden en benutten. Aandachtspunt bij de aanleg van de tweede tunnel.</p>	<p>- Advies van de participatiegroep overnemen.</p>	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	

44	Kruispunt Averbergen - Industrieweg - Jan Hooglandstraat	<p>1. Veiligheid: na ontwikkeling kindcentrum rijden hier veel (jonge) fietsers. Zij moeten in de huidige situatie rechts voorrang geven, waardoor zij vrachtverkeer vanaf rechts voorrang moeten geven als ze zelf naar links af willen slaan om bij het kindcentrum te komen.</p>	<p>- Veiligheid: chauffeurs houden er al rekening mee, punt zou extra onder de aandacht kunnen komen door bedrijven te benaderen.</p> <p>- Veiligheid: mogelijk gelijkwaardigheid opheffen en voorrang op Jan Hooglandstraat herinvoeren, maar dan is snelheid van doorgaand verkeer een aandachtspunt.</p>	<p>- Veiligheid: mogelijk kunnen hier gedragsmaatregelen worden toegepast om de weggebruikers bewust te maken van hun gedrag. Bijvoorbeeld educatie voor vrachtwagenchauffeurs en ouders en kinderen die naar school fietsen.</p> <p>- Korte termijn: aanbrengen van druppels op elke richting, zodat er meer duidelijkheid ontstaat waar fietsers zich kunnen opstellen.</p>	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
45	Aaldert Geertstraat en Jan Hooglandstraat	<p>1. Veiligheid: verkeer vanaf rechts krijgt niet altijd voorrang, er wordt onvoldoende rekening gehouden met de fietser.</p>	<p>- Veiligheid: verkeersborden plaatsen dat rechts voorrang heeft.</p>	<p>- Lange termijn: de verwachting is dat het effect van de verkeersborden te beperkt is. De andere beschreven maatregelen op de kruispunten hebben naar verwachting voldoende effect, dit blijft de gemeente monitoren.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
46	Kruispunt Jan Hooglandstraat - Kleistraat	<p>1. Veiligheid: de oversteekbaarheid voor fietsverkeer is matig.</p> <p>2. Veiligheid: Scouting benadrukt dit als een lastig kruispunt die door kinderen als onduidelijk wordt ervaren. Kruispunt voelt groot aan.</p> <p>3. Veiligheid: houd rekening met de zorginstellingen in de buurt en alle soorten gebruikers: driewielers, rollators en/of rolstoelen.</p> <p>4. Comfort: het is een druk kruispunt, dat als 'raar' wordt ervaren. Wordt gebruikt door veel verschillende doelgroepen: (elektrisch) fietsverkeer, voetgangers, automobilisten en vrachtverkeer.</p> <p>5. Comfort: het voetpad stopt hier ineens en voetgangers moeten een weg vinden naar het fiets-/voetpad.</p> <p>6. Comfort: de heg van de Herbergier ontnemt deels het zicht op wachtend of naderend fietsverkeer vanuit Boskamp.</p>	<p>- Kleine optimalisaties, zoals: op het eind van het fietspad de helft van de haaiantanden weghalen en een middenmarkering aanbrengen, zodat fietsers op het fietspad zich aan de rechterkant opstellen. Vanuit het westen de bocht het fietspad op minder haaks maken. Fietsoversteek op de vluchtheuvel een beetje verschuiven zodat deze meer in het verlengde van het fietspad komt te liggen.</p> <p>- Onderzoeken of het nuttig is de fietsoversteek te verplaatsen naar het Koekoekspad (voor 1 richting)</p>	<p>- Korte termijn: aan het einde van de het fietspad de haaitanden voor de helft weghalen en middenmarkering aanbrengen.</p> <p>- Lange termijn: monitoren of de korte termijn oplossing voldoende helpt om de situatie te verbeteren en indien nodig nader onderzoek doen naar een andere vormgeving van het kruispunt. Daarbij dienen de ideeën van de participatiegroep meegenomen te worden.</p>	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
47	Doorsteek nieuwe woonwijk Averbergen	<p>1. Comfort: in de nieuwe plannen is een doorsteek beoogd door de nieuwe wijk.</p>	<p>- Realiseren van de doorsteek.</p>	<p>- Actie: de doorsteek wordt uitgevoerd voor de opening van de fietstunnel.</p>	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	Aberson
48	Kruispunt Kleistraat - Hooiberglaan	<p>1. Veiligheid: autoverkeer rijdt hier relatief hard, in de toekomst een belangrijk oversteek naar de tunnel. Veilige vormgeving van belang.</p> <p>2. Veiligheid: voelt niet als een 30 km/uur weg.</p>	<p>- Zorgen voor een verkeersveilige oversteek voor fietsers. Denk daarbij aan o.a. het hoogteverschil tussen de woonwijk en de weg, wel/geen voorrang voor fietsers, wegversmalling en/of plateau, vluchtheuvel.</p>	<p>- Korte termijn: onderzoek doen naar de mogelijkheden om de snelheid te verlagen en de veiligheid op deze kruising te verhogen. Met in achtname van de ideeën van de participatiegroep.</p>	Maatregel bij geplande ontwikkeling	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	Aberson
49	Fietspaadje rond de sportvelden	<p>1. Veiligheid: in de avond is het fiets-/voetpad rond de sportvelden erg donker.</p> <p>2. Comfort: het fiets-/voetpad is erg smal.</p> <p>3. Comfort: het wegdek van het fiets-/voetpad is van slechte kwaliteit.</p> <p>4. Comfort: een doorsteek over het terrein van de sportvelden zou het comfort van de fietsroute Boskamp naar de tunnel verbeteren.</p>	<p>- Comfort: mogelijk kan de route tussen het noordelijke sportveld en het trainingsveld worden neergelegd. Dit is een directe route en acceptabel voor de vereniging. Een route ten noorden van de sporthal is niet wenselijk want daar ligt de ijsbaan. Een route tussen het wedstrijdveld en het clubgebouw is niet wenselijk i.v.m. beperkte ruimte en kaartverkoop tijdens wedstrijden.</p>	<p>- Comfort: de Anemoonstraat verbinden met de Hooiberglaan met een tweerichtingen fietspad, die voldoet aan de inrichtingseisen, over de sportvelden als onderdeel van de hoofdfietsroutes.</p>	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	

50	Fietspaadje rondom sportvelden	1. Aantrekkelijk: prachtig uitzicht, waardoor dit een aantrekkelijke route is om te fietsen.	- Pad behouden.	- Aantrekkelijk: pad als recreatief pad behouden, maar op korte termijn verder geen aanpassingen benodigd.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
51	Hooiberglaan	1. Comfort: er is een mooie brug gelegen aan het einde van de Hooiberglaan.	- Comfort: wanneer de intensiteit op de route wordt verhoogd, is een verbetering van de fietsbrug wenselijk.	- Comfort: de voet-/fietsbrug is smal, maar voldoet. Op lange termijn onderzoeken of er alternatieven mogelijk zijn bij onderhoud of vervanging van de brug.	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
52	Koekoeksweg	1. Aantrekkelijk: de omgeving is erg groen. 2. Veiligheid: er is een vrijliggend fietspad.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
53	Fietspad Koekoeksweg	1. Veiligheid: er zijn diverse locaties met tegels die losliggen en slecht onderhoud. 2. Veiligheid: er ontbreekt verlichting.	- Tegels rechtleggen en op lange termijn misschien asfalt/beton aanbrengen. - Optie om op de weg te fietsen , daar liggen fietsuggestiestroken. - Klinkerstrook die ernaast ligt als onderdeel van het onderhoud, omdat daar ook gebruik gemaakt wordt van het voetpad. Onderhoud hele pad.	- Onderhoud: op korte termijn alle fietspaden goed onderhouden en dus de bestrating netjes recht en vast leggen. Er wordt momenteel een boomwortelplan opgesteld om de effecten en mogelijkheden inzichtelijk te maken. - Lange termijn: wanneer er onderhoud gepleegd moet worden kan onderzocht worden of andere bestrating of gebruik van het voet-/fietspad mogelijk is in combinatie met de kabels en leidingen onder de grond.	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
54	Diepenveenseweg	1. Veiligheid: het stopbord aan het einde van de weg wordt als prettig ervaren. 2. Aantrekkelijk: de route over de Diepenveenseweg is een mooie route om te fietsen.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
55	Koekoeksweg, Eikelhofweg en Boxbergerweg	1. Comfort: in de avond is het fiets-/voetpad parallel aan de Koekoeksweg, Eikelhofweg en Boxbergerweg erg donker.	- Kantstrepen aanbrengen , die zorgen voor een goede reflectie. Ledverlichting is ook mogelijk, maar niet noodzakelijk.	- Korte termijn: onderzoeken of het met subsidie mogelijk is om kantmarkering aan te brengen op de fietspaden binnen de bebouwde kom van Olst. Ook de mogelijkheden voor de paden/routes buiten de bebouwde kom onderzoeken.	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
56	Ingang Overkempe t.h.v. autogarage Boskamp	1. Veiligheid: complexe situatie met oversteken van de auto's over het fietspad naar Overkempe. Voornamelijk door veel geparkeerde auto's.	- Oversteek verplaatsen naar het westen, ter hoogte van de skatebaan op Overkempe. Deelnemers vinden een goede oversteek bij locatie 57 een beter idee.	- Lange termijn: het verplaatsen van de oversteek is een forse ingreep, op lange termijn kan onderzocht worden wat de opties zijn.	Maatregel bij onderhoud	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
57	Kruispunt Koekoeksweg - Overwetering	1. Veiligheid: fietsers steken hier schuin over naar het vrijliggende fietspad. Er is ruimte voor verbetering.	- Belijning voor oversteken fietsers aanbrengen , attentie vergroten bij autoverkeer.	- Veiligheid: fietsers mogen hier ook op de rijbaan rijden, daarom is het voorstel om geen belijning te plaatsen om onduidelijkheden te voorkomen. Tevens wordt verwacht dat belijning niet zal werken tegen het schuin oversteken.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
58	Kruispunt Koekoeksweg - Boskamp	1. Veiligheid: slecht zicht vanaf de Boskamp als er overgestoken moet worden. De geplaatste verkeersspiegel helpt, maar biedt voor kinderen onvoldoende inzicht of ze veilig kunnen oversteken.	- Heg snoeien , zodat deze lager blijft en minder dik is. Waardoor zicht verbetert.	- Actie: de gemeente neemt contact op met de bewoners met het verzoek de heg korter te snoeien.	Maatregel korte termijn: quick-win	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
59	Eikelhofweg	1. Aantrekkelijk: een groene omgeving met een mooi uitzicht. 2. Comfort: dit is een prettige route richting de Eikelhof (richting zuid).	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
60	Hart van Boskamp	1. Aantrekkelijk: Boskamp is een mooi plek om te fietsen.	- Geen voorstel benodigd , situatie behouden en benutten.	- Advies van de participatiegroep overnemen.	Goed element in het fietsnetwerk: behouden en benutten	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	Boskamp

61	Oude Allee	<p>1. Comfort: onderhoud is erg slecht, dat kan zelfs voor een onverharde weg beter. Deze route wordt gebruikt door recreatief verkeer, zeker veel wandelaars en fietsers.</p> <p>2. Aantrekkelijkheid: de overgang wordt bewaakt, waardoor de route aantrekkelijker wordt.</p>	<p>- Vraag: is deze weg geschikt voor het verkeer dat nu aanwezig is (landbouwverkeer, fietsers, voetgangers etc.), daar moet de weg op ingericht zijn.</p> <p>- Verlichting op kruispunt Diepenveenseweg en Oude Allee is mogelijk wenselijk, echter kan dit ook de route aantrekkelijker maken, en dat is misschien niet wenselijk.</p> <p>- Voorkeur heeft situatie behouden, het werkt prima. En het zou drukker worden als deze route een update krijgt, mogelijk alleen fietsstrook maken voor de fietsers.</p> <p>- Conclusie: houden zoals het is, de weg is maar voor een klein deel van de inwoners relevant en wordt voornamelijk gebruik voor recreatie.</p>	<p>- Korte en lange termijn: conclusie van de participatiegroep overnemen en de situatie monitoren. Indien noodzakelijk onderzoeken hoe de Oude Allee ingericht kan worden om aan het gewenste gebruik te voldoen.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
62	Kleistraat	<p>1. Veiligheid: de gereden snelheid van auto's is hoog, waardoor veiligheid en comfort minder hoog zijn dan mogelijk.</p> <p>2. Veiligheid: de route tussen Middel en Olst is erg donker. Liefst een apart fietspad, maar tenminste meer verlichting en reflectoren.</p>	<p>- Veiligheid: het hard rijden wordt al niet gestimuleerd door de bochten, het is smal en met tegenliggers en fietsers is het lastig.</p> <p>- Veiligheid: mogelijk grasbetonstenen langs de straat, om de snelheid af te remmen.</p> <p>- Veiligheid: mogelijk kantmarkering, maar de urgentie wordt daarvan niet ervaren.</p>	<p>- Korte termijn: onderzoeken of het mogelijk is om kantmarkering aan te brengen op fietsroutes buiten de bebouwde kom. De eventuele uitvoering heeft mogelijk meer tijd nodig.</p> <p>- Veiligheid: voor het toepassen van grasbetonstenen moet de weg minimaal 4,50m breed zijn. Dit is vastgelegd in de nota essentiële wegkenmerken die met de plaatselijk belangen is vastgesteld. Door het aanbrengen van grasbetonstenen verhoog je juist de snelheid omdat er meer ruimte ontstaat, dit heeft dan ook niet de voorkeur.</p> <p>- Lange termijn: onderzoeken of er andere mogelijkheden zijn om de snelheid op de Kleistraat te verlagen.</p>	Maatregel korte termijn: quick-win	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
63	Braamsluiper	<p>- Comfort: fietsers die niet bekend zijn in de omgeving kunnen de neiging hebben om het bord 'Doorgaand verkeer' te volgen, maar komen dan op een locatie waar ze niet meer mogen fietsen.</p>	<p>- Comfort: goede bewegwijzering plaatsen of het verbod voor fietsers opheffen zodat zij ook deze route kunnen berijden.</p>	<p>- Bewegwijzering: zie punt 64.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Geen onderdeel hoofdfietsnetwerk	
64	In heel Olst	<p>- Comfort: slechte bewegwijzering voor dagelijkse fietsers en recreatieve fietsers.</p>	<p>- Comfort: verbeteren van de algemene bewegwijzering in Olst.</p>	<p>- Korte termijn: voorstel om een bewegwijzeringsplan voor de fiets op te stellen en op basis van dit plan de fietsbewegwijzering in Olst aan te passen (op langere termijn).</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	
65	In heel Olst	<p>- Comfort: niet op alle locaties in Olst zijn goede voorzieningen voor het stallen van fietsen.</p>	<p>- Comfort: overal goede en voldoende fietsenstallingen.</p>	<p>- Comfort: onderzoeken of er gemeentelijke eisen gesteld kunnen worden aan de vorm en het aantal fietsenstallingen bij nieuwe ontwikkelingen en als bestaande situaties worden heringericht.</p>	Onderzoek uitvoeren t.b.v. vervolgactie(s)	Onderdeel hoofdfietsnetwerk	