

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen
Structuurvisie Olst-Wijhe
'Ruimte voor initiatief en innovatie'

Olst-Wijhe 26 september 2017

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Zienswijzen en beantwoording
3. Ambtshalve voorgestelde wijzigingen
4. Samenvatting voorgestelde wijzigingen

1. Inleiding

In deze nota zijn de resultaten opgenomen van de ter inzagelegging (op grond van de gemeentelijke inspraakverordening) van de concept Structuurvisie Olst-Wijhe 'Ruimte voor initiatief en innovatie' d.d. 23 november 2016. Deze nota wordt, na vaststelling door de raad, aangemerkt als bijlage bij de structuurvisie.

Het concept van de structuurvisie heeft ter inzage gelegen van 24 november 2016 tot en met 21 december 2016, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen te geven op het voorgenomen ruimtelijk beleid. Dit is bekend gemaakt met een publicatie in de rubriek IJsselberichten in de Huis aan Huis/Reclamix van 23 november 2016 en op de gemeentelijke website. Alle organisaties en bedrijven die in de voorbereiding van de visie zijn betrokken voor het ophalen van input, zijn hierover tevens geïnformeerd per Email. De provincie Overijssel en het Waterschap Drents Overijsselse Delta hebben daarnaast nog een uitgebreide mondelinge toelichting op het voorgenomen beleid gekregen en de conceptvisie is per 'gewone' post aangeboden aan de provincie Overijssel, het Waterschap Drents Overijsselse Delta, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en alle aangrenzende gemeenten met het verzoek om een reactie.

Naar aanleiding van de opiniërende behandeling in de raad op 23 januari 2017 zijn enkele thema's nader uitgewerkt. Voor de verkeerssituatie Olst is er aanvullend onderzoek uitgevoerd en is er op 21 juni 2017 een informatieavond gehouden. Vervolgens hebben vanaf 5 juli 2017 tot 15 september 2017 het aanvullend onderzoek en de bijbehorende stukken ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen ten aanzien van dit aanvullende verkeersonderzoek.

Paragraaf 2 bevat een overzicht van de ingediende zienswijzen per indiener en per onderdeel waarop de zienswijze betrekking heeft, met daarachter de reactie hierop van burgemeester en wethouders. Deel 1 van die paragraaf gaat over de zienswijzen die in de periode van 24 november 2016 tot en met 21 december 2016 zijn ingediend en deel 2 heeft betrekking op de zienswijzen die we in de periode van 5 juli 2017 tot 15 september ter inzage hebben gelegen.

Paragraaf 3 bevat een voorstel van burgemeester en wethouders voor het aanbrengen van ambtshalve wijzigingen in de visie. Het betreffen hier veelal correcties en/of aanvullingen van ondergeschikte aard die niet van wezenlijke invloed zijn op de inhoud van de visie.

Paragraaf 4 bevat een overzicht van alle door burgemeester en wethouders voorgestelde wijzigingen bij de vaststelling van de structuurvisie. Hierin zijn ook de wijzigingen meegenomen die voortvloeien uit de tweede termijn van terinzagelegging.

2. Zienswijzen en beantwoording

In onderstaande tabel zijn in de eerste kolom de zienswijzen samengevat per indiener en per onderdeel waarop de zienswijze betrekking heeft. In de tweede kolom is de reactie van burgemeester en wethouders op de betreffende zienswijze verwoord.

Voor alle reacties op het aspect verkeer en leefbaarheid Olst geldt onderstaande tekst als antwoord. De indieners wordt verwezen naar deze algemene beantwoording.

Algemene reactie van burgemeester en wethouders met betrekking tot de zienswijzen over de verkeerssituatie en leefbaarheid in Olst

In de concept Structuurvisie Olst-Wijhe is aangegeven dat er in Olst reeds lange tijd overlast wordt ervaren van het verkeer door het dorp.

In hoofdzaak spelen er hierbij twee grote problemen, namelijk:

- Er is sprake van een te 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.

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 vertegenwoordigers van de plaatselijk Belangen Olst, Boskamp en Eikelhof en een drietal ondernemers uit Olst, die betrokken waren bij een eerder onderzoek naar verkeersverbeteringen in Olst.

In het onderzoek zijn nieuwe verkeersstellingen uitgevoerd, zodat er een nieuw beeld ontstond van de verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen in Olst. Op basis van deze nieuwe gegevens 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 Industrieweg 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

- 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 zuiden

van de Jan Hooglandstraat (bijv. Ter hoogte van het station) en het gebruiken van de bestaande beveiligde spoor kruising bij de Enkweg”;

- 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”;

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 (met een kanttekening bij de concrete vertaalslag in de Structuurvisie). De zienswijzen zijn in een aparte bijlage behandeld en leiden niet tot aanpassing.

Reactie op zienswijzen – deel 1

Nr.	Zienswijze	Reactie van burgemeester en wethouders	Wijziging Structuurvisie
			<i>niet/aanvullen/ schrappen/ wijzigen</i>
1			
1a	Wij willen reageren op het onderdeel in de Structuurvisie ‘Sterke Dorpen tussen twee Hanzesteden: Bereikbaarheid en Mobiliteit’. Als eerste ambitie noemt u hier: ‘Verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid voor de inwoners van Olst door een nieuwe noordelijke ontsluiting te creëren’. Deze ambitie komt niet overeen met de provinciale Omgevingsvisie.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
1b	Provinciaal belang kan aangetoond worden indien er aantoonbare knelpunten in leefbaarheid en veiligheid zijn die lokaal niet op te lossen zijn, of als er een capaciteitsknelpunt is van bovenlokaal niveau is.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen.
1c	Wij vinden dat de behoefte aan deze nieuwe gemeentelijke randweg niet is aangetoond. In de Verkeersstudie Olst-Wijhe van Goudappel wordt uitgegaan van een beschikbare capaciteit van wegen. Deze capaciteit is nog gebaseerd op cijfers uit het gemeentelijk wegencategoriseringsplan. Wij menen dat deze cijfers indicatief moeten worden gezien en niet als harde cijfers.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen.
2			
2a	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.	Wij continueren graag de constructieve samenwerking met u zoals wij gewend zijn.	niet
3			
3a	Het valt op dat de structuurvisie van een bescheiden gemeente meer dan 50 pagina's omvat; dat heeft zowel te maken met de indeling als met de vaak detaillistische aanpak	We hebben van meerdere kanten positieve reacties ontvangen op de opzet en leesbaarheid van de Structuurvisie. Wij herkennen ons niet in de kritiek, ook niet wat betreft de detaillistische aanpak. We hebben ons bewust tot de hoofdlijnen beperkt. In aanmerking genomen dat de visie veel beeldmateriaal bevat, is het zeker geen lijvig document geworden.	niet
3b	Gelet op de praktijk van voorgaande jaren kan worden gesteld dat de -opsteller de huidige situaties veelal te optimistisch voorstelt. Het klimaat is verschaald	Wij delen uw zorgen over de voorzieningen. Daarom wil de gemeente eenieder uitnodigen en aanspreken	niet

	omdat ondernemers activiteiten hebben gestaakt, winkels zijn opgeheven en het aantal inwoners niet is gestegen. Ook de structurele bezuinigingen op zorg en welzijn zijn van negatieve invloed geweest.	om winkels en andere voorzieningen overeind te houden. Op veel plekken hebben mensen binnen onze gemeente al goede resultaten geboekt door zich hiervoor in te zetten. Door samen op te trekken is er meer kans op resultaat.	
3c	De activiteit van bewoners ten opzichte van de gemeente wordt hoog in geschat gelet op het feit dat minder dan 50% niet de moeite neemt om te stemmen	In ons perspectief zijn dit twee verschillende zaken die slechts beperkt met elkaar te maken hebben. De activiteit van bewoners is van een andere orde dan de opkomst bij verkiezingen. We zien steeds meer dat inwoners, al dan niet georganiseerd, meer verantwoordelijkheid tonen voor de eigen woonomgeving.	niet
3d	In het concept worden terecht een aantal positieve eigenschappen van de gemeente genoemd. De belangrijkste positieve eigenschap wordt echter niet genoemd: de fysieke RUIMTE waarover de gemeente beschikt. In de komende jaren zal er ook nog veel grond vrij komen doordat in toenemende mate agrariërs hun werk beëindigen of door het feit dat door Brusselse wetgeving de veestapel aanzienlijk zal inkrimpen.	Wij hebben in de Structuurvisie het landschap (dit is de fysieke ruimte) als één van de belangrijkste kernwaarden genoemd. Daarmee benoemen we uw punt bij uitstek. Wij zien ook steeds meer agrariërs stoppen met hun bedrijfsvoering. Er is dan ook zeer zeker aandacht voor vrijkomende agrarische gronden en bebouwing.	niet
3e	Gemist heb ik de langdurige wens van veel bewoners voor een tweede spoorweg overgang in Olst	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
3f	Het zelfde geldt voor de wens om over meer kadefaciliteiten te beschikken in Olst, in het bijzonder om toerisme via de IJssel te bevorderen	In het kader van het burgerinitiatief 'Olst, mooier aan de IJssel' wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn om een aanlegsteiger bij Olst te realiseren.	niet
3g	Ik heb niets aangetroffen over de beoogde bestemming van leegstaande/leegkomende kerken en scholen in onze gemeente	Op dit moment is nog niet duidelijk waar en in welke mate leegstand te verwachten is. Dit is op dit moment bij de schoolbesturen in onderzoek. Wel zien wij een ontwikkeling van het aantal kinderen die laat zien dat hier in de nabije toekomst over nagedacht en over besloten zal moeten worden. Per locatie per kern zullen afwegingen moeten worden gemaakt over de toekomst van dit soort voorzieningen en eventuele herbestemming.	niet

3h	Gelet op de jongste ervaringen met zorg en welzijn in het kader van de bezuinigen zou overwogen kunnen worden deze taak in participatieve handen te geven - naar analogie van de organisatie van het lager onderwijs - aan een onafhankelijke burgerorganisatie.	Wij ondersteunen initiatieven op dit vlak van harte, maar zullen deze niet zelf actief initiëren. Ten aanzien van de taken op het gebied van Welzijn en Leefbaarheid is Stichting Uthuus voor ons een belangrijke partner.	niet
3i	Zorg gedragen zal moeten worden dat te zijner tijd zowel in Olst als in Wijhe een professioneel opvangcentrum tot stand komt dat beschikt over een zorgafdeling, een zorg/verpleegafdeling (gesplitst in een somatisch en een p.g. deel) alsmede een flexibele dagbehandeling	Wij hebben geen signalen ontvangen vanuit het werkveld dat hier aanvullend op het bestaande zorgaanbod behoefte aan is.	niet
3j	In de afgelopen jaren heeft de gemeente nauwelijks aandacht besteed aan landgoederen en buitenplaatsen als dragers van culturele activiteiten. Wel worden landgoederen bij herhaling vermeld als attractieve elementen van de gemeente. Landgoederen hebben steeds meer moeite om het hoofd boven water te houden; de huidige vermindering en de beoogde afschaffing van rijkssubsidies stelt de landgoederen voor grote problemen. Het is van belang dat de gemeente – met betrekking tot de landgoederen beleid ontwikkelt en de stimulering bevordert (dit te meer omdat ook de provincie het veelal laat afweten).	Wij willen de landgoederen de kans geven om eigen landgoedvisies op te stellen om zo de toekomstvastheid van de landgoederen te vergroten. Wij delen uw mening, u kunt dat terugvinden op onder andere de pagina's 49 en 57 van de structuurvisie.	niet
4			
4a	Er staat niet veel vermeld over hoe en wat betreffende de N348 (stroomweg), vermeld in de vorige en huidige omgevingsvisie van de provincie Overijssel. Het ontbreekt aan visie of ontwikkeling betreffende de positie van deze weg.	Voor de opgaven op lange(re) termijn ontwikkelt de provincie een koersdocument auto en een (samen met andere overheden opgestelde) wegvisie Overijssel. De concept Omgevingsvisie gaat inhoudelijk niet in op de ontwikkeling van de N348.	niet
4b	Als de N337 wordt afgewaardeerd tot 60 km weg biedt dit hele andere mogelijkheden voor deze structuurvisie Olst-Wijhe. Dan zijn bepaalde visies opeens veel realistischer dan dat deze weg 80 km blijft. Daarnaast is deze weg van groot belang hierdoor maar daar vind ik in deze structuurvisie niets van terug. Zowel voor Olst-Wijhe maar zeker ook voor Wesepe. Als deze weg wordt aangepast naar stroomweg, gescheiden rijbanen, ongelijkvloerse kruisingen en 100 km per uur. Het dorp wordt nu al gescheiden door de N348 maar dan wordt deze weg wel heel erg ingrijpend veranderd met alle gevolgen die dit met zich mee brengt. De wegen naar de beide provinciale wegen zijn al wel afgewaardeerd naar 60 km. Dit heeft al grote gevolgen voor het verkeer. Dit merken we aan de Mengerweg in Wesepe nu al. Deze overlast zal alleen maar groter worden als de N337	De provincie maakt als uitwerking van de Omgevingsvisie Overijssel zogenaamde Koersdocumenten met bijbehorende meerjarenprogramma's. De Koersdocumenten Auto, Fiets, OV en Goederenvervoer zijn nu in ontwikkeling. Het regionaal hoofdwegennet vormt samen met de andere regionale netwerken in de Koersdocumenten de basis voor de Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO). De op te stellen Koersdocumenten dragen samen met de beleidsimpulsen op overkoepelende mobiliteitsthema's, de beleidsuitwerking van de (geactualiseerde) Omgevingsvisie Overijssel bij aan de beleidsmatige afwegingen voor acties en maatregelen in de dynamische	niet

	<p>wordt afgewaardeerd en de N348 wordt opgewaardeerd. In uw structuurvisie kan ik geen ontwikkelingen en/of visie vinden die rekening houdt met deze gevolgen.</p> <p>De structuurvisie beschrijft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente voor de lange termijn. Deze visie biedt een gebrek aan visie als er niet naar deze weg gekeken wordt, mede in relatie tot de Omgevingsvisie van de Provincie Overijssel. Als ik naar beide visies kijk zie ik weinig tot geen overeenkomsten betreffende de beide visies.</p>	<p>meerjarenprogramma's. De INO kijkt naar het belang van de verschillende economische relaties in, van en naar de belangrijkste economische kerngebieden in Overijssel. Voor deze relaties wordt gezien wat nodig is voor een bepaalde bereikbaarheidskwaliteit op een specifieke route. Op basis van de afwegingen in de INO kan het zijn dat de oorspronkelijke afzonderlijke visies op de netwerken zullen moeten worden bijgesteld. Wij verwachten op voorhand niet dat de N348 hierbij zal worden opgewaardeerd naar een 100 km weg.</p> <p>Ook de nieuwe Omgevingsvisie van de provincie geeft geen concrete indicatie dat de N348 wordt opgewaardeerd naar een 100 km weg. Er is in onze optiek dan ook geen aanleiding om nu verdere studie daarnaar te doen. Wij wachten in dat opzicht de verdere beleidsontwikkelingen van de provincie Overijssel zoals hiervoor omschreven af.</p>	
5			
5a	<p>De overlast van de N337 en de oost-west verbinding zijn niet meegenomen in de gepresenteerde verkeersstudie. Er is uitsluitend naar de lokale situatie in de kern Olst gekeken en hierdoor zijn veel zaken niet nader belicht in deze studie.</p>	<p>Wij zien op dit moment geen grote ontwikkelingen voor wat betreft de functie van de provinciale weg N337. Het is voor de gemeente een belangrijke bereikbaarheidsader waarvan bedrijven en inwoners gebruik van maken. In Olst zijn er initiatieven voor verbetering van de oversteek die wij ondersteunen.</p>	niet
5b	<p>Mijn voorstel is om de voorgestelde zuidelijke variant mogelijk te maken. Op termijn kan er dan een verlenging van deze randweg plaats vinden parallel aan de oostzijde van de spoorbaan tot aan de rotonde van de Omloop in Wijhe. Als deze randweg op termijn tot stand komt, kan de N337 verlegd worden en kan de dijk verkeerstechnisch afgewaardeerd worden. Groot onderhoud door de provincie na 2020 kan dan vervallen evenals een rotonde noordelijk richting De Meente. Hierdoor ontstaat er voor gemeentelijk beleid geweldige kansen en enorm veel potentie voor uitvoering van de wensen in de structuurvisie. Immers, de dorpen Olst en Den Nul worden dan niet meer doorsneden door een provinciale weg. Hierdoor worden beide dorpen veel sterker (uitgangspunt 1 van de structuurvisie) en de potentie van de prachtige IJsselzone (uitgangspunt 2 van de structuurvisie) kan veel beter benut en uitgewerkt</p>	<p>Een nieuwe weg is een oplossing voor de bewoners aan de N337 in Olst en Den Nul, maar aan de andere kant zou dit een enorme impact en barrière-werking hebben over een traject van vele kilometers in het landschap tussen Olst en Wijhe. Wij zien hierin, zeker voor de korte en middellange termijn, grote bezwaren qua haalbaarheid.</p> <p>Wij verwijzen hier mede naar de algemene tekst over verkeer en leefbaarheid Olst en naar de uitkomsten van het aanvullende verkeersonderzoek in Olst..</p>	niet

	<p>worden. Denk hierbij aan leefbaarheid, recreatie, economie en cultuur. Kortom, door het wegnemen van één barrière gaat de gemeente er voor de burger toe doen.</p> <p>Het lijkt mij zinvol een haalbaarheidsstudie uit te voeren voor deze variant voordat er een definitieve keuze tussen een noordelijk of zuidelijke variant gemaakt wordt</p>		
6			
6a	<p>Door het grote aantal vrachtbewegingen langs onze woning en bedrijf (overnachtingsvoorziening) kan door de week slechts één van de vijf slaapkamers gebruikt worden. Deze slaapkamer ligt aan de achterzijde van onze villa.</p> <p>Grootschalige industrie in het centrum van een dorp lijkt ons vanzelfsprekend onwenselijk. Door een dorp met de ambitie om zich op de toeristische op de kaart te zetten, hoort geen zwaar vrachtverkeer te rijden. (Ook niet in een dorp zonder deze ambities overigens.)</p> <p>Deze gevolgen staan voor ons bedrijf op gespannen met andere geformuleerde uitgangspunten zoals het vergroten van ontwikkelruimte voor onder meer familiebedrijven, recreatie en toerisme en lokale ondernemers.</p>	<p>Wij verwijzen hier mede naar het aanvullende en verdiepende verkeersonderzoek Olst..</p> <p>Wij erkennen dat ontwikkelruimte voor de één een beperking voor de ander kan betekenen. De bedrijvigheid aan de Industrieweg in Olst is gelegen in/nabij een woonomgeving. Ter bescherming van het woonmilieu (overlast/veiligheid) zijn er grenzen aan de uitbreidingsmogelijkheden van de bedrijven. Bestaande planologische ruimte wordt geëerbiedigd, maar er wordt in dit gebied geen nieuwe planologische ontwikkelruimte geboden.</p>	aanvullen
6b	<p>Plannen voor verplaatsen van de twee grote bedrijven zijn van de baan. Ook voor de toekomst geldt dat we dus slechts twee nachten per week groepen kunnen ontvangen. Dit is wel een erg wankele basis voor de voortzetting van ons bedrijf. Het industriegebied Industrieweg wordt verder niet genoemd in de Structuurvisie. Het enige toetsingsinstrument is het vigerende bestemmingsplan. Dit staat in het hele gebied grootschalige industrie toe, dus ook aan de noordzijde.</p>	<p>Er zijn nooit concrete plannen geweest voor het actief verplaatsen van de twee grote bedrijven in de Industrieweg. Zie ook onze reactie onder 6a.</p>	niet
6c	<p>Er is een mogelijkheid dat er gekozen wordt voor een randweg over het terrein van de voormalige machinefabriek van Aberson. Het vrachtverkeer vanaf de Industrieweg komt dan ook langs de zijkant van ons bedrijf. Verhuur is dan ook de andere 5 dagen niet meer mogelijk. Dat betekent het definitieve einde van Villa Aberson.</p>	<p>Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.</p>	Wijzigen
6d	<p>Ook het Abersonterrein wordt niet genoemd. Dat betekent dat hier bedrijvigheid tot en met categorie 2 hier nog altijd mogelijk is.</p>	<p>Wij willen op het Abersonterrein woningbouw toestaan om zo de huidige bedrijfsbestemming te laten verdwijnen en een einde te maken aan de vervallen en desolate toestand op dit moment.</p>	aanvullen

6e	<p>In de Structuurvisie ligt voor de ontwikkeling van het toerisme sterk de nadruk op het IJsselfront. Wij zien hier zeker mogelijkheden voor de verdere versterking van het toerisme. Maar ook nu al zijn er voor ondernemers in Olst ruime mogelijkheden. Olst is een mooi dorp met een zeer interessante, industriële geschiedenis. In 7 minuten ben je met de trein in de Hanzestad Deventer. In de directe omgeving zijn er landelijke toppers zoals het Hanzestedepad, de Duursche Waarden en Museum het Nijenhuis. Dit is een fantastisch product, dat uitstekend is te vermarkten. Maar eenmaal in Olst aanbeland worden toeristen geconfronteerd met zwaar vrachtverkeer dat hier doorheen rijdt en gasten van Villa Aberson ook nog met een vervallen Abersonfabriek als naaste buur.</p>	<p>We zijn verheugd dat u net als wij de potentie van recreatie en toerisme zien voor onze gemeente. Mede daarom willen wij ook alle moeite doen om een geschikte oplossing te vinden voor het vraagstuk van het verkeer door Olst.</p>	niet
7			
7a	<p>Onze zienswijze betreft voornamelijk het gebied de IJsselvallei/ westelijke IJsseloever. De hoofdlijn: De agrarische sector blijft een belangrijke pijler in het buitengebied en blijft zeker belangrijk bijdragen aan de leefbaarheid. Door innovatie en marktgericht produceren zal de landbouw zich blijven ontwikkelen. Stallen worden groter vanwege de noodzakelijke schaalvergroting, maar ook doordat de dieren meer ruimte krijgen in de stal en het klimaat beter te regelen is. Boeren op meerdere locaties is niet optimaal, alles op één erf is ideaal. Er moet dus ontwikkelingsruimte blijven voor de blijvers. De effecten van de groei moeten per locatie bekeken worden. Voor de volledigheid deze bedrijven voldoen uiteraard aan alle milieu-eisen, en krijgen een extra plus op het gebied van dierwelzijn en/of duurzaamheid door de nieuwbouw/ ontwikkeling. Aan de andere kant zijn er ook agrarische bedrijven die zich verbreden, die op een nieuwe wijze de agrarische producten of de agrarische locatie proberen te vermarkten. Bedrijven die naast een agrarische tak een tweede tak opzetten. Dit zijn bedrijven die vaker in een gebied liggen waar de agrarische ontwikkeling beperkt wordt door andere factoren, zoals bebouwing of natuur. Ook voor dit soort bedrijven moet ontwikkeling in de nieuwe/tweede tak mogelijk zijn. Tenslotte zijn er stoppers. Dan doet zich de vraag voor wat te doen met de VAB? Op sommige plekken geniet sloop de voorkeur, bv bij landschap ontsierende bebouwing daar waar het landschap waardevol is. Op andere plekken kan herbesteden een oplossing zijn, bv op plekken waar behoefte is aan plek voor ambachtelijke bedrijven, opslag e.d.. Als laatste kan omvormen</p>	<p>Wij onderschrijven het belang van een gedifferentieerde en evenwichtige ontwikkeling voor de landbouw. Wij willen ontwikkelingsruimte bieden voor blijvers, mits passend in de gestelde kaders, zie daarvoor blz. 51 van de Structuurvisie. Het gaat met name om de goede kwalitatieve benadering, waarbij er ruimte is voor diversiteit. Daar waar er beperkingen gelden qua bestemmingsplan of natuurwetgeving, kunnen wij niet in algemene zin aangeven dat er altijd ruimte moet zijn voor ontwikkeling in de nieuwe/tweede tak. Dit moet situationeel bekeken worden en vraagt daarom om maatwerk.</p> <p>De toenemende leegstand van agrarische bebouwing zal op verschillende manieren het hoofd geboden kunnen worden. Gezien de te verwachten omvang zijn meerdere soorten oplossingen gewenst, waarbij de kwaliteit en ligging van de locatie mee kan spelen bij de uiteindelijke invulling. Wij streven beleidsmatig naar flexibiliteit en ruimte voor initiatieven om maatwerk te kunnen leveren. Op plekken waar sprake is van waardevol landschap is sloop van ontsierende bebouwing inderdaad te prefereren. Als gemeente oriënteren we ons op de verschillende opties om de</p>	niet

	tot woonvormen een oplossing zijn bv tbv speciale doelgroepen.	toenemende leegstand het hoofd te bieden. Daarbij kijken we ook welke aanpak elders in de praktijk blijkt te werken.	
7b	<p>Verkeer en ontsluiting.</p> <p>In toenemende mate is de IJsseldijk te smal voor het hedendaagse verkeer en dit leidt tot onveilige situaties. Fietsers, al dan niet elektrisch ondersteund, nemen veel ruimte in beslag en leggen het overige verkeer hun snelheid op. Auto's en vrachtauto's willen daarom de fietsers inhalen etc. en dat levert onveilige situaties op. Nu kunnen we met ons allen wel 20 km per uur gaan rijden, maar dan komen de hulpdiensten (ziekenauto etc) altijd te laat. En de reistijd van bewoners wordt (te) lang. Daarom zal er op termijn een ontvlechting van de verkeersstromen moeten plaatsvinden of zal de weg verbreed moeten worden.</p>	<p>Wij beamen dat de IJsseldijk voor de verschillende verkeersstromen aan de smalle kant is. Verbreding van de dijk zal echter leiden tot hogere snelheden waardoor de kans op (ernstige) ongevallen toeneemt. In de praktijk blijkt de huidige verkeerssituatie niet extra gevaarlijk, mede omdat de verkeersdeelnemers genoodzaakt zijn om goed uit te kijken. Voor hulpverleningsdiensten maken weggebruikers over het algemeen plaats.</p>	niet
7c	<p>Recreatie.</p> <p>Welsum en omstreken liggen in het recreatieve hart van de gemeente Olst Wijhe en grenst aan de Veluwe. Om dit te versterken moet er ruimte zijn voor rondvaarten, extra fiets en wandelpaden, start en stop plekken bij de bestaande horeca en een vaste verbinding (bv kabelbaan of voet/fietsbrug) tussen Olst/ Den Nul en Welsum. Deze opties moeten open gehouden worden. Dit levert extra reuring op in het gebied en dat zal extra inkomsten uit recreatie genereren. Op dit moment worden de uiterwaarden en het Olasfa terrein aangepakt en in het kader van deze operatie is het goed mogelijk om bij provincie en Rijkswaterstaat de handen op elkaar te krijgen voor een ruimtelijke verfraaiing van de uiterwaarden inclusief vaste verbinding tussen Olst en Welsum. Dat zal ook wel moeten om de recreatie echt goed van de grond te krijgen en te voorkomen dat recreanten alleen passanten blijven (cru gezegd, je heb wel de lasten maar niet de lusten). Het grote voordeel is dat Olst echt wordt verbonden met de Veluwe en dus een groot potentieel aan recreanten aanboort. Voordeel voor Welsum is dat er beter gebruik kan worden gemaakt van de faciliteiten van Olst.</p> <p>Tenslotte moet er meer ruimte komen voor recreatie bij de bestaande faciliteiten in Welsum en langs de IJssel. Meer specifiek het ondersteunen en ontwikkelen van recreatieve voorzieningen aan de ijsseloever bij Welsum. En het stimuleren van een gastvrij en aantrekkelijk waterfront aan de westelijke IJsseloever samen met bewoners en ondernemers.</p>	<p>Wij zetten in op de recreatieve ontwikkeling van de IJsselzone en het IJsselfront. Wij verwijzen daarvoor naar de visie op blz. 44 tot en met 47. Als lokale overheid willen we graag in dat kader initiatieven faciliteren en dus ruimte bieden. Dat wil echter niet zeggen dat alles kan en daarbij hebben we ook te maken met het beleid van andere overheden, zoals Rijkswaterstaat, de Provincie en waterschappen.</p> <p>Als gemeente onderzoeken we samen met andere partners de mogelijkheid om de recreatieve functies in de IJsselzone te versterken. Daarbij haken wij ook aan bij nieuwe ontwikkelingen, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma.</p> <p>Het ondersteunen en ontwikkelen van recreatieve voorzieningen aan de IJsseloever bij Welsum past uitstekend in onze ambities voor de IJsselzone. Dit wordt in de tekst op blz. 47 opgenomen. Daar staat nu vermeld: 'Ondersteunen en ontwikkelen van recreatieve voorzieningen aan de IJssel bij Olst en bij Wijhe'. In deze zin wordt 'Welsum' toegevoegd.</p>	aanvullen
7d	<p>Agrarische sector.</p> <p>Door de verdergaande schaalvergroting en de toenemende wens om</p>	<p>Wij onderschrijven dat er ontwikkelruimte voor de agrarische bedrijven dient te blijven, zeker als dat ook</p>	niet

	<p>diervriendelijke stalsystemen te bouwen (speciale stallen of gebouwen die speciaal ontworpen zijn voor een bepaald type dier of dierlijk product) is het noodzakelijk dat bestaande bedrijven zich kunnen blijven ontwikkelen. De grootte van een stal of gebouw zegt niets over het dierenwelzijn of de gezondheid, dit moet per situatie bekeken worden. Dat is een toets die per bedrijf per stal gedaan moet worden. De agrarische sector zal ook moeten kunnen investeren in schone energie, zij moet de ruimte krijgen om zichzelf en de buurt van schone energie te kunnen voorzien. Daarom moet er per bedrijf ruimte blijven/komen voor een of meerdere windmolens en zonnecellen.</p>	<p>bijdraagt aan de verbetering van kwaliteit (dierenwelzijn, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit). Ook vinden wij het een goede zaak dat de sector wil investeren in schone energie. De ruimte voor ontwikkeling van een bedrijf is wel locatie afhankelijk. In die zin past een kanttekening dat de invulling van de term 'ontwikkelruimte' maatwerk is. De mogelijkheid van windmolens is ook erg locatie afhankelijk, dus we zijn het er niet mee eens dat er per bedrijf ruimte komt voor windmolens. Voor het overige verwijzen wij naar onze reactie op de zienswijze van de LTO Salland, met name de onderdelen 11a en 11b.</p>	
7e	<p>Plattelandsondernemers. Door de groei van leegstaande (vaak verouderde) agrarische bedrijfsgebouwen moet er ruimte zijn om deze gebouwen te benutten voor ambachtelijke ondernemers, dienstverlenende ondernemers, zorg of recreatie, creëren van opslag of (vakantie)woningen. Er moet dus ruimte zijn voor nieuwe ondernemers op het platteland.</p>	<p>In het bestemmingsplan Buitengebied wordt al via het VAB beleid ruimte gegeven voor nieuwe functies. Daarnaast staat op blz 31 het volgende vermeld: Door bedrijfsbeëindiging komen veel gebouwen op het platteland vrij. Boerderijen krijgen een nieuwe functie, zoals een woonfunctie al dan niet gecombineerd met bedrijfsruimten, bed&breakfast, zorg en wellness. Het faciliteren van nieuwe functies voor vrijkomende agrarische bebouwing is de opgave voor de komende jaren.</p>	niet
8			
8a	<p>Structuurvisie De centrale vraag in de Structuurvisie zou moeten zijn: Wat voor een dorp willen we zijn? Komt dit overeen met een dorp waar dag en nacht vrachtauto's doorheen rijden? Hoe verhoudt zich dat verkeer met de duurzaamheidsidealen van Olst? Staat de overlast van dit vrachtverkeer niet op gespannen voet met andere economische mogelijkheden van Olst? Toerisme en ouderenzorg (zie bijvoorbeeld de bereikbaarheid van 't Polletje voor haar bewoners) zijn twee willekeurige voorbeelden.</p>	<p>Binnen ons gemeentelijk grondgebied zijn veler functies, bedrijven, bewoners, instanties en organisaties actief die allemaal van dezelfde openbare ruimte gebruik maken. Wij zien de problematiek zoals die ervaren wordt in Olst ook en willen hier werk van maken. Echter dienen met vele belangen rekening gehouden worden, ook de uwe. Dit punt is ook meegenomen bij het aanvullende en verdiepende verkeersonderzoek Olst.</p>	wijzigen
8b	<p>Werkgelegenheid Industrieweg Er zou een kosten-baten-analyse gemaakt moeten worden van de</p>	<p>Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.</p>	Wijzigen.

	<p>werkgelegenheid op de Industrieweg. Wie werkt er, waar komen ze vandaan. Hoeveel geld brengen deze bedrijven letterlijk op voor de gemeente. En, zeker niet zo belangrijk, wat is daarnaast de maatschappelijke inbreng van deze industrie voor het dorp. Welke kosten en lasten staan daar tegenover. Daar komt bij dat de overlast van deze industrie niet samengaat met andere mogelijke economische ontwikkelingen van het dorp. Nieuwbouw op bijvoorbeeld het Abersonterrein of op de locatie van Ruimzicht op de Boskamp zal zeker belemmerd worden door de wettelijke geluidsnormen.</p>		
8c	<p>Door de verkeerstellingen van een tijd geleden is er een redelijk beeld ontstaat van de hoeveelheid vrachtverkeer door het dorp. Vinden we dat vandaag de dag nog acceptabel? Daarnaast gaat een behoorlijk deel van dit vrachtverkeer via de Eikelhof richting Deventer. De vraag moet gesteld worden of deze wegen wel geschikt zijn voor al dat vrachtverkeer.</p>	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen.
8d	<p>Bedrijfsterreinen De vraag stellen is het antwoord geven, maar toch zal ook de locatie van de Industrieweg bekeken moeten worden. Midden in het dorp en een zeer slechte bereikbaarheid. Ammoniak, fijnstof etc. Nog steeds zijn hier allerlei onvoorzien ontwikkelingen mogelijk. Denk aan de vestiging van weer een nieuw bedrijf op nummer 4 en de uitbreidingsplannen van Hogeslag. Grootschalige uitbreidingen zijn ook nog steeds mogelijk. Naast het verkeer speelt hier ook nog de ligging van de woonwijk De Gaarden en de plannen om hierachter weer drie woningen te realiseren. Regelmatig wordt als oplossing genoemd dat een deel van de bedrijven zouden moeten verhuizen naar de Meente. De vraag is of dat wel een serieuze mogelijkheid is. De toegangsweg gaat langs woonhuizen, verkeer zal toch door dorp en over de Eikelhof rijden etc.</p>	De bedrijvigheid aan de Industrieweg in Olst is gelegen in/nabij een woonomgeving. Ter bescherming van het woonmilieu (overlast/veiligheid) zijn er grenzen aan de uitbreidingsmogelijkheden van de bedrijven. Bestaande planologische ruimte wordt geëerbiedigd, maar er wordt in dit gebied geen nieuwe planologische ontwikkelruimte geboden.	aanvullen
8e	<p>Wonen In het ruimtelijk beleid van Olst is het gebied ten oosten van het spoor de afgelopen decennia stiefmoederlijk behandeld. Gekozen is voor een groei naar het zuiden toe. Verder van de winkels en de voorzieningen (scholen, apotheek, sportterreinen en sporthal). Dit heeft niet alleen geleid tot meer automobilititeit maar heeft ook de problematiek van het vrachtverkeer naar de achtergrond verdrongen. Een visie op dit deel van Olst is naar ons idee een onmisbaar onderdeel van de structuurvisie.</p>	Wij zijn het hier niet met u eens. Door de nieuwe woningbouw te situeren aan de zuidzijde van Olst met een goed ontsluiting op de provinciale weg wordt het deel ten oosten van de spoorlijn niet verder belast met verkeer. Dit staat los van de het vrachtverkeer. Graag zien wij het Aberson terrein omgevormd naar passende woningbouw waar vraag naar is.	aanvullen
8f	<p>Bereikbaarheid Het ontbreken van een tweede spoorwegovergang wordt steeds een probleem</p>	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen.

	genoemd. Echter, nergens wordt dit onderbouwd. Zulke beweringen zouden we graag onderbouwd zien.		
8g	Scenario's Te snel wordt steeds naar oplossingen gezocht. Echter, eerst zal er een gedegen onderzoek moeten plaatsvinden. Het opstellen van scenario's kan wel zinvol zijn. Hierdoor wordt zichtbaar welke onbedoelde gevolgen er kunnen optreden.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
9			
9a	In de structuurvisie die momenteel ter inzage ligt wordt verwezen naar een "windkaart" waarop potentiële locaties voor windenergie zijn aangewezen. Deze kaart kan ik helaas niet terugvinden op de site van de gemeente. Wel heb ik een rapport gevonden via google over windenergie. Het is een rapport van Saxion ten behoeve van de gemeente Olst-Wijhe en daterend uit 2010. Is dit wellicht het rapport waarnaar verwezen wordt in de structuurvisie? Of is er een recente kaart? In het laatste geval zou ik deze graag ontvangen.	Er is een ruimtelijke verkenning opgestart, een windkaart is daar onderdeel van. De ruimtelijke verkenning zal leiden tot een toetsingskader voor initiatieven voor het realiseren van windmolens.. Verder is in 2017 de 'Routekaart energie neutrale kernen' vastgesteld	schrappen
10			
10a	Verkeer Olst De noordelijke variant biedt geen oplossing voor fietsers en voetgangers, daarvoor ligt deze te ver buiten de kern. Een structurele oplossing is m.i. een combinatie van een noordelijke tunnel voor gemotoriseerd verkeer in combinatie met een tunnel voor fietsers en voetgangers in de omgeving Stationstraat-Jan Hooglandstraat. Deze structurele oplossing zie ik graag als stip aan de horizon in de structuurvisie.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
10b	Een randvoorwaarde voor realisatie van de noordelijke variant vind ik de inrichting van de route Kornet van Limburg Stirumstraat-Jan Hooglandstraat als erftoegangsweg of fietsstraat met een snelheidsregime van 30 km/u. Dit maximaliseert het effect van de noordelijke variant en voorkomt dat de snelheid van het overgebleven gemotoriseerde verkeer op de Kornet van Limburg Stirumstraat en Jan Hooglandstraat omhoog gaat.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
10c	Tot slot vind ik de aansluiting van de noordelijke variant op de route Kleistraat-zuidelijke Jan Hooglandstraat een kritisch punt. Dit is een belangrijke fietsroute naar de Hooiberg en Overwetering; een toename van (vracht)verkeer staat op gespannen voet met het vele (jeugdige) fietsverkeer dat gebruik maakt van deze route.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	wijzigen
11			
11a	Ruimte voor duurzame ontwikkeling van agrarische bedrijven Zoals in de visie is aangegeven, zal de trend van stoppende agrarische ondernemers zich voortzetten.	Wij hechten aan agrarisch ondernemerschap en willen daar binnen de context van deze Structuurvisie ook ruimte aan bieden. Om dit tot uitdrukking te	wijzigen

	<p>De visie van LTO Salland is dat dit leidt tot meer diversiteit in de agrarische sector. Van een beperkt aantal bedrijven die voor regionale streekproducten gaan, tot bedrijven die voor de wereldmarkt produceren. Voor alle bedrijven geldt dat duurzaamheid hoog in het vaandel moet staan.</p> <p>Opschalen van agrarische bedrijven geeft impact op het landschap, belangrijk is dat bedrijven landschappelijk ingepast worden. LTO Salland vraagt in deze visie ruimte voor agrarisch ondernemerschap. Dit komt ten goede aan een leefbaar platteland en goed onderhouden landschap. Agrarisch ondernemerschap betekent dat je produceert wat de markt vraagt, in een betrokken omgeving. Dit geeft zoals eerder aangegeven een grote diversiteit aan agrarische bedrijven met hun eigen dynamiek.</p>	<p>brengen worden de volgende aanpassingen in de tekst van de Structuurvisie meegenomen:</p> <p>Blz. 45: bij het eerste aandachtstreepje onder 'landbouw' wordt het woord 'verbrede' geschrapt. Verbreding is geen specifieke randvoorwaarde en past niet bij de geschetste diversiteit.</p> <p>Blz. 51, 2^e alinea, 2^e regel: "daar willen we onder bepaalde voorwaarden (duurzame, ruimtelijke en sociale kwaliteit) ruimte aan geven" wijzigen door de woorden "onder bepaalde voorwaarden" te schrappen. Het begrip toekomstbestendige landbouw betekent namelijk al dat sprake is van kwaliteitsgerichte landbouw in brede zin. We willen in de tekst niet de indruk wekken dat daarboven nog extra belemmeringen worden opgenomen. Wel is de tekst aangevuld om dit brede perspectief beter weer te geven. In specifieke gevallen (uitbreiding grootschalige niet grondgebonden landbouw) kunnen op het gebied van volksgezondheid en beperken van overlast wel nadere voorwaarden worden gesteld</p>	
11b	<p>Economisch belang agrarische sector</p> <p>De agrarische sector in Nederland is nog steeds concurrerend op de wereldmarkt, wat betreft kwantiteit en prijzen, in tegenstelling tot wat in deze visie staat. Naast het feit dat de Nederlandse voedselproductie concurrerend is, staan duurzaamheid, dierenwelzijn en kwaliteit op een zeer hoog niveau ten opzichte van de rest van de wereld.</p> <p>Voor zowel Olst-Wijhe als Salland/Overijssel is de productie van de agrarische sector voor de wereldmarkt van groot economisch belang en van groot belang voor de werkgelegenheid. 17% van de beroepsbevolking in regio Zwolle werkt in de agro & food sector.</p> <p>Bij de toekomst van de plattelands-economie in Olst-Wijhe, zal de samenhang tussen recreatie/toerisme en een krachtige agrarische economie van groot belang zijn. Het één kan niet zonder het ander.</p>	<p>Wij onderschrijven het economisch belang van de agrarische sector. Wij zetten in op een toekomstbestendige landbouw met nadruk op kwaliteit, duurzaamheid en ruimte voor diversiteit.</p> <p>De zin op blz. 30: 'Op het gebied van de concurrentieslag met het buitenland verliezen' wordt geschrapt, omdat dit niet concreet onderbouwd kan worden en een te eenzijdig beeld schetst.</p> <p>Op blz. 57 onderaan wordt een regel toegevoegd dat wij ruimte willen bieden aan duurzame en innovatieve landbouw.</p>	<p>schrappen</p> <p>aanvullen</p>
11c	<p>Stoppende agrarische bedrijven, vrijkomende agrarische bebouwing</p> <p>Stoppende agrarische bedrijven kunnen een bedreiging vormen voor de</p>	<p>In onze optiek zijn er op meerdere plekken ook kansen beschreven, zie daarvoor bijvoorbeeld:</p>	<p>niet</p>

	<p>ruimtelijke kwaliteit volgens deze visie. LTO Salland, mist hierin de kansen. Via de genoemde KGO, maar ook door nieuwe ontwikkelingen van bedrijvigheden in voormalige agrarische gebouwen op het platteland. Daarnaast kan groei binnen de agrarische sector ook goed plaatsvinden op meerdere locaties, zodat gebouwen in gebruik blijven. Deze kansen kunnen de leefbaarheid en plattelandseconomie positief beïnvloeden.</p>	<p>Blz. 31: door bedrijfsbeëindiging komen veel gebouwen op het platteland vrij. Boerderijen krijgen een nieuwe functie, zoals een woonfunctie al dan niet gecombineerd met bedrijfsruimten, bed&breakfast, zorg en wellness. Het faciliteren van nieuwe functies voor vrijkomende agrarische bebouwing is de opgave voor de komende jaren.</p> <p>Blz. 53: Stimuleren en facilitering van vrijkomende agrarische bebouwing naar kleinschalige verblijfsaccommodaties om de leefbaarheid op het platteland te versterken.</p>	
11d	<p>Natura 2000 In de visie wordt aangegeven dat de Natura 2000 gebieden in de toekomst grote consequenties hebben op de landbouw. De Natura 2000 gebieden en de PAS zijn bekend en in vele situaties heeft inderdaad de uitwerking een enorme impact op de agrarische bedrijfsvoeringen. Echter voor de gemeente Olst-Wijhe spelen deze uitwerkingen niet in directe zin. LTO Salland wil graag onderbouwd zien wat Olst-Wijhe bedoelt met 'grote consequenties voor de toekomst'.</p>	<p>De uitwerking van de Natura 2000 in beheersplannen voor de uiterwaarden is nog niet concreet bekend.</p> <p>Voorgesteld wordt op blz. 30 de volgende zin toe te voegen: 'Voor de IJsseluiterwaarden in Olst-Wijhe is er nog geen beheersplan beschikbaar. Daardoor is nog niet bekend wat dit voor de landbouw in Olst-Wijhe gaat betekenen.'</p> <p>De zin 'Onduidelijk is nog wat dat precies voor de landbouw in Olst-Wijhe gaat betekenen, maar dit kan grote consequenties hebben' wordt geschrapt.</p>	wijzigen
11 ^e	<p>Duurzaamheid Duurzaamheid is een belangrijk thema in Olst-Wijhe. Hier worden in deze visie enkele voorbeelden gegeven. Daarbij wordt vergeten dat de agrarische sector op moment 45% van alle duurzame energie (wind, zon en biogas) opwekt en hier liggen voor de toekomst nog veel eenvoudige kansen op o.a. de daken van de bedrijfsgebouwen. Daarnaast zou er veel meer aandacht moeten zijn voor energiebesparing. Wat je niet verbruikt hoeft je namelijk niet op te wekken.</p>	<p>Het is positief dat de agrarische sector een wezenlijke bijdrage levert aan duurzame energie. Om deze positieve bijdrage zichtbaar te maken wordt op blz. 22 (na de zin over goede voorbeelden) een zin toegevoegd: 'Daarnaast is binnen de agrarische sector een duidelijke groei van gebruik van zonnepanelen waarneembaar.'</p> <p>De noodzaak van energiebesparing is op blz. 22 in de eerste alinea al benoemd.</p>	aanvullen

11f	<p>Landbouwverkeer Landbouwverkeer wordt groter volgens deze visie. Gezien de maximale maten van landbouwvoertuigen en het belang van goed bodembeheer, zien we voor de toekomst een tegengestelde beweging. Daarnaast moet er wel aandacht komen voor landbouwverkeer dat door de kleine kernen wordt gestuurd, omdat op bepaalde provinciale- en rijkswegen een verbod voor landbouwverkeer is. Ook wordt de nadruk gelegd op het ontvlechten van recreatie verkeer en landbouwverkeer, door onder andere fietspaden aan te leggen. Een bijzonder ambitieus plan, zonder enig financiële onderbouwing. LTO Salland stelt voor om kavelruil optimaal te stimuleren. Op deze manier wordt het landbouwverkeer geminimaliseerd, de landbouwstructuur verbeterd en veel energie bespaard.</p>	<p>Bedoeld is dat het landbouwverkeer de afgelopen jaren is gegroeid. Het is meer een constatering vanuit de realiteit van de afgelopen jaren. De tekst op blz. 34 'Er is steeds minder ruimte als gevolg van de in omvang groeiende landbouwmachines en auto's' wordt gewijzigd als volgt: 'er is minder ruimte op de wegen aanwezig als gevolg van de in omvang gegroeide landbouwmachines en toename van auto's.' De plattelandswegen zijn daarin niet mee ontwikkeld. Verbreding van wegen kan echter ook leiden tot hogere snelheden waardoor het risico op (zwaardere) ongevallen toeneemt.</p> <p>Op blz. 53 worden de woorden 'zwaarder wordende landbouwverkeer' vervangen door 'zwaar landbouwverkeer'.</p> <p>Terecht wordt aandacht gevraagd voor het landbouwverkeer door de kleine kernen. Daar waar mogelijk verdient het de voorkeur dat het landbouwverkeer over andere wegen gaat. Bij het thema 'bereikbaarheid' op blz. 34 wordt dit aandachtspunt al vermeld.</p> <p>Het ontvlechten van recreatief verkeer en landbouwverkeer is inderdaad een ambitieus plan, maar ook een lange termijn perspectief. Bij de uitwerking van het uitvoeringsprogramma wordt in beeld gebracht in welke mate dit haalbaar is.</p>	wijzigen
12			
12a	<p>IJsselzone In de structuurvisie wordt terecht het belang op diverse vlakken van de IJsselzone beschreven. In verschillende paragrafen en thema's wordt daar op teruggegrepen. Beschreven wordt dat het dorp Olst nu nog een beetje met de rug naar de IJssel staat en worden maatregelen aangegeven die het potentieel beter benutten. Op één punt zou dat naar mijn mening nog een stap verder en concreter kunnen. De uiterwaarden tussen Deventer, Olst en Wijhe</p>	<p>Wij zijn het met u eens dat een doorgaande route van Deventer naar Olst en verder een waardevolle toevoeging is op het recreatieve aanbod. Met recreatieve partners, grondeigenaren en medeoverheden zijn wij hierover in gesprek. Ook ondersteunen wij initiatieven op dit vlak van harte. Omdat vorm en haalbaarheid momenteel in</p>	niet

	<p>zijn op bepaalde plekken toegankelijk voor recreanten, maar vormen op dat vlak nog geen geheel. Met name een doorgaande wandelroute door de uiterwaarden, van Deventer naar Olst, biedt kansen voor duurzaam toerisme. Ook aan de andere kant van de dijk, tussen de dijk en de spoorlijn, liggen prachtige wandelroutes op de landgoederen, maar moet het laatste stukje tussen De Haere en Olst over de verharde weg worden afgelegd. Maar recreatie en ecologie hoeven niet strijdig te zijn. Door een wandelroute te combineren met een aan te leggen bijenlint kunnen beide elkaar versterken.</p>	<p>onderzoek zijn, nemen wij op dit moment geen concrete route op in de structuurvisie.</p>	
12b	<p>Verbinding IJsselzone/Sallandse platteland Ik zou u hier willen attenderen op een mogelijk negatieve ontwikkeling. De spoorlijn tussen Deventer en Olst kent een aantal (onbewaakte) overgangen. Onbewaakte overgangen passen niet in het beleid van Prorail. Zij vormen ook een zeker risico. Met de verdubbeling van spoorlijn tussen Olst en Deventer is de kans reëel dat deze overgangen gesloten worden. Met name voor wandelaars maar ook voor fietsers vormen zij op sommige plekken een essentieel onderdeel in de verbinding tussen IJsselzone en het Sallandse platte land. De verantwoordelijkheid voor het spoor ligt primair bij Prorail, maar de gemeente is een gesprekspartner bij de plannen. Als doelstelling zou ik graag toegevoegd zien dat de gemeente zich sterk maakt voor het behoud van deze overgangen, en zo nodig bij de verdubbeling van de spoorlijn, voor omzetting naar een bewaakte overgang dan wel fiets/wandeltunnel onder het spoor. Wanneer Prorail werkzaamheden voor verdubbeling van de spoorlijn aanpakt is dit ook het beste te realiseren.</p>	<p>Het is ons bekend dat er reeds decennia op rijks- en provinciaal niveau wordt gesproken over spoorverdubbeling tussen Olst en Deventer. Vooralsnog zijn er geen concrete gelden voor gereserveerd en is realisatie nog niet aanstaande. Als ProRail hierover in gesprek gaat met ons, zal de gemeente vanzelfsprekend hierin haar belangen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en recreatie naar voren brengen.</p>	niet
12c	<p>Verkeer/leefbaarheid Olst Ten aanzien van de bereikbaarheid en leefbaarheid voor de inwoners van Olst pleit u in de structuurvisie voor een nieuwe noordelijke ontsluiting. Op 14 december heeft de gemeente de uitwerking daarvan in de verkeersvisie op een bewonersbijeenkomst nader toegelicht. Hierbij wil ik aangeven dat ik deze visie onderschrijf. Ondanks dat ik dit onderschrijf noem ik het onderwerp hier toch, omdat ik één aspect in de afweging tussen een zuidelijke en noordelijke variant mis. Dit betreft het landschappelijke effect van beide varianten. De zuidelijke variant heeft naar mijn mening een groter negatief effect op het landschap dan een noordelijke variant. Het zuiden van Olst grenst aan de landgoederen. Een rondweg zou de overgang naar de landgoederen rigoureus doorkruisen. Het landschappelijke karakter van de boomgaarden, de Oude Allee, de vistrap en Groot Hoenlo zou fors aangetast worden door deze rondweg. Het meer open landschap aan de noordkant van Olst past uit dit oogpunt meer bij een rondweg. De aanleg van een rondweg leidt altijd tot</p>	<p>Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.</p>	wijzigen

	<p>emoties bij bewoners.</p> <p>De verkeerssituatie van Olst speelt ook al gedurende vele jaren. Ik begrijp ook de emotie van sommige aanwezigen op de bewonersbijeenkomst van 14 december. De keuze voor de zuidelijke variant zou vermoedelijk bij mij als direct belanghebbende, en bij andere bewoners aan de zuidkant ook tot emotie leiden. Hierbij wil ik mijn vrees uitspreken dat vanwege weerstand tegen de noordelijke variant, gezocht gaat worden naar een aangepaste zuidelijke variant die verkeerstechnisch meer in de buurt van de noordelijke variant komt. Al met al is het besluit over de rondweg een lastig besluit voor het college. Ik hoop dat bij het definitieve besluit ook het genoemde landschappelijke aspect meegenomen wordt.</p>		
12d	<p>Landschappelijke waarde</p> <p>Een ander aspect van landschappelijke waarde dat in de concept structuurvisie nog onderbelicht is, is de waarde van karakteristieke landschappelijke elementen als hakhoutbosjes, boomgaarden en historische (kerke)paden. Op dit moment verdwijnen met enige regelmaat dit soort elementen uit het landschap, zonder dat een toets plaatsvindt aan het belang voor de landschappelijke of cultuurhistorische waarde. Gezien het belang voor recreatie, toerisme van deze landschapselementen en daarmee ook het belang voor de lokale economie, en de leefbaarheid voor de bewoners, is het relevant dat de gemeente verzoeken tot het verwijderen van deze elementen toetst op de landschappelijke waarde. Nog een stap verder is het herstellen van karakteristieke landschapselementen daar waar deze verdwenen zijn.</p>	<p>Wij zijn met u van mening dat landschapselementen van grote waarde zijn voor het Sallandse landschap en dat dit nog wat steviger verwoord kan worden. Wij zullen de visie op dit punt aanpassen. De gemeente, maar vooral grondeigenaren zelf hebben een belangrijke rol in behoud en bescherming ervan. Overigens worden verzoeken tot verwijdering van elementen wel degelijk door ons getoetst.</p>	aanvullen
12 ^e	<p>Duurzaamheid</p> <p>In de structuurvisie wordt fors ingezet op duurzame woningen en duurzame energie. Dat onderschrijf ik volledig. Het aardehuisproject wordt hier ook als mooi voorbeeld in de visie genoemd. Ik zou op basis van onze ervaringen in het aardehuisproject daar nog een concrete invulling aan toe willen voegen. Misschien wel het belangrijkste winstpunt van de aardehuizen is de oriëntatie op de zon. De grote, dubbelglas, ramen zorgen er voor dat in de herfst en de winter, bij een beetje zon, niet gestookt hoeft te worden. Dit bouwtechnisch simpele uitgangspunt zorgt daarmee zonder grote investeringen voor een enorme besparing op energie. Als overheden, planologen, projectontwikkelaars en architecten samen zouden werken om bij de toekomstige woningbouw massaal gebruik te maken van de warmte van de zon, zou hier een forse bijdrage kunnen worden geleverd aan de klimaatdoelstelling. De gemeente Olst-Wijhe kan hier een mooie voortrekkersrol in vervullen, Ik zou er daarom voor willen pleiten dat in de</p>	<p>In deze zienswijze wordt de nadruk gelegd op een van de beginselen van duurzaam bouwen, het zongericht verkavelen, gebruik maken van passieve zonne-energie en het geschikt maken van de daken voor zonnepanelen. Wij onderschrijven deze beginselen en zullen dit in hoofdstuk 5 bij duurzame ontwikkelingen beknopt benoemen. Inmiddels is de 'Routekaart energieneutrale kernen' vastgesteld.</p>	aanvullen

	<p>structuurvisie wordt opgenomen dat de gemeente als doelstelling heeft dat toekomstige woningen gericht zijn op het zuiden, zodat voor de verwarming optimaal gebruik wordt gemaakt van de werking van de zon. In een later fase kan dit vertaald worden in concrete beleidsinstrumenten. Dit zou kunnen variëren van het inbreng van dit gezichtspunt door de gemeente bij overleg met een project/gebiedsontwikkelaar tot een pilot starten met bedrijven en onderzoekinstellingen tot het opnemen van een richtlijn in bestemmingsplan en bouwvoorschriften.</p>		
12f	<p>Samengevat: Samengevat zou ik het college willen adviseren om de volgende concrete doelen/speerpunten toe te voegen aan de structuurvisie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een ononderbroken (rond)wandelroute tussen Deventer en Olst, door de uiterwaarden en tussen de dijk en de spoorlijn. Gecombineerd met een bijenlint langs de wandelroute. - De gemeente maakt zich sterk voor het behoud van (onbewaakte) overgangen over het spoor, en zo nodig voor het omzetten van onbewaakte overgangen naar een bewaakte overgang dan wel een fiets- en wandeltunnel. - De gemeente heeft als doelstelling dat toekomstige woningen gericht zijn op het zuiden, zodat voor de verwarming optimaal gebruik wordt gemaakt van de werking van de zon. - Bij een verzoek tot het verwijderen van landschappelijke elementen zoals hakhoutbosjes, boomgaarden en oude (kerke)paden toetst de gemeente het verzoek aan het criterium van de landschappelijke waarde. Daarnaast stimuleert de gemeente het herstel van karakteristieke landschapselementen waar deze verdwenen zijn. 	<p>Wij hebben in structuurvisie opgenomen dat we graag zien dat in het IJselfront Olst-Wijhe de voet- en fietspaden structuur wordt verbeterd. Initiatieven hiervoor zullen ondersteund worden. Binnen het hoogwaterbeschermingsprogramma komt dit onderwerp aan de orde.</p> <p>Zie ons antwoord onder 12b aangaande de spoorwegovergangen.</p> <p>Zie ons antwoord onder 12c aangaande zongericht verkavelen.</p> <p>In de structuurvisie wordt nadrukkelijk het belang van het landschap erkend. De door uw genoemde maatstaven onderschrijven wij zeer.</p>	aanvullen
13			
13a	<p>Algemeen Het valt ons in algemene zin op dat er mooie zinnen in de visie zijn opgenomen over het toekomstbeeld maar dat de visie tekort schiet in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het met name vaststellen hoe de gemeente er nu op de in de visie genoemde onderwerpen nu kwalitatief voorstaat (huidige stand van zaken) ; • de analyse hoe de gemeente nu op de in de structuurvisie genoemde onderdelen heeft gehandeld in de achter ons liggende jaren, reflectie dus. Immers; je leert vanuit de ervaringen uit het verleden!; • wat nu de weloverwogen mening is/achterliggende analyse is om te komen tot een gewenst toekomstbeeld, met andere woorden wat 	<p>Zoals in hoofdstuk 1 van de structuurvisie te lezen is willen vanuit onze identiteit behouden en versterken en op deze wijze werken aan de ontwikkeling van onze gemeente. Wij hebben er bewust voor gekozen een uitnodigend en inspirerend stuk op te stellen, dat prettig leesbaar is. Dat betekent ook dat er minder ruimte is voor uitgebreide reflectie en vergaande analyse. Wij hebben ervoor gekozen de identiteit van de deelgebieden van onze gemeente leidend te laten zijn in het beschrijven van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Olst-Wijhe. In het</p>	niet

	<p>moeten we doen om dit te bereiken, waar wordt voorrang aan gegeven en waar niet, kortom hoe wordt er nu gestuurd;</p> <ul style="list-style-type: none"> • het verwerken van recente inzichten over risico's volksgezondheid in relatie tot agrarische activiteiten en hoe hier mee om te gaan bij afwegingen ontbreken in de visie; • het concreet maken van de visie en het gewenste toekomstbeeld, anders dan in mooie wollige zinnen te spreken waar niemand iets tegen kan hebben; • het prioriteren van de visieonderdelen; waar kun je snel resultaat mee hebben, ben je al ver en waar nog niet, waar moet je vol op inzetten; • de concreetheid in hoe de visie te realiseren. 	<p>proces van totstandkoming van de visie hebben wij hier veel aandacht aan besteed. De structuurvisie is daarmee een uitnodiging voor iedereen die bij wil dragen aan deze ontwikkeling.</p>	
13b	<p>Prachtige IJsselzone</p> <p>Het beleid over "verwevingsgebieden uit het reconstructieplan Salland" is verlaten. Wat stelt de structuurvisie hier tegenover? Heel weinig. Graag aangeven hoe ontwikkelingen op het platteland gestuurd gaan worden, wat de visie hierover is van de gemeente. Dit ontbreekt.</p> <p>Bijzondere waarde heeft het complex van boerderij en erf, bestaande uit een tuin met solitaire bomen en leilinden, eventueel een moestuin en beschermd door houtwallen.</p>	<p>Wij willen ruimte geven aan nieuwe ontwikkelingen waarbij wij sturen op duurzaamheid, ruimtelijke en sociale kwaliteit. Voor het grootschalig landschap geldt dat de inpassing van het erf van belang is, voor het kleinschalig landschap is het versterken van landschapselementen en het stimuleren van verbrede en biologische landbouw van belang. Bij grootschalige ontwikkelingen en functiewijzigingen is de Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving van toepassing.</p>	niet
13c	<p>Motto van de visie</p> <p>Als waarde gehecht wordt aan kernkwaliteiten van landschap en leefomgeving dan is het duidelijk dat keuzen gemaakt moeten worden! Je kunt nu eenmaal niet verder intensiveren en tegelijkertijd roepen dat de kernkwaliteit behouden en versterkt worden!</p>	<p>Het motto van de visie is: ruimte voor initiatief en innovatie. De kernkwaliteiten van het landschap en leefomgeving zijn daarbij leidend. Intensivering is geen doel, maar is met aandacht voor deze kernkwaliteiten van de omgeving naar onze mening mogelijk.</p>	niet
13d	<p>Doel van de visie</p> <p>Ook is een visie op zijn plaats over hoe onder de gegeven omstandigheden van huidige wet- en regelgeving wel omgegaan kan worden met initiatieven! Initiatieven worden in onze ogen onvoldoende op prijs gesteld door de gemeente. Ook mist een analyse van ervaringen tot op heden, wat wel heeft</p>	<p>In hoofdstuk 4 beschrijven wij hoe wij ruimte willen geven aan initiatieven. Aan de hand van speerpunten beschrijven wij op welk vlak wij initiatieven willen stimuleren.</p>	niet

<p>13^e</p>	<p>gewerkt en wat niet. Vier de successen en verlaat wat niet werkt.</p> <p>Fijn wonen in Olst-Wijhe Vanuit deze verantwoordelijkheid spreken wij in! In sommige delen van Olst-Wijhe is het gewoon niet fijn wonen meer. Deze voorstelling van zaken, "kleinschalig , lieflijk", getuigt van het geloven in een welhaast sprookjesachtige voorstelling van zaken, van weinig reflectie over de huidige stand van zaken. De waarheid is anders.</p> <p>Als geen ander bent u op de hoogte wat nu speelt in Welsum t.a.v. leefbaarheid, risico's voor volksgezondheid, sociale cohesie. Sociale kwaliteit en leefbaarheid zijn ondermijnd doordat gemeente eigen beleid niet volgt (eigen plannen zijn hiermee in strijd, bestemmingsplan voorzien ontwikkelingen die tegen de gewenste kwaliteit in gaan) en bewoners worden tegen elkaar uitspeelt en moeten het onderling maar regelen bij de rechter. Dit heeft tot gevolg dat de gemeenschap uiteen wordt gedreven. Tijd voor duidelijke omschrijving missie en doel.</p> <p>Wàt is belangrijk nu. Zet prioriteiten eens van 1 tm 10 op een rijtje. Stel vast waar conflicten zijn en waar je dan voor kiest en hoe je stuurt. Concreetheid mist dus.</p>	<p>Wij zijn ervan overtuigd dat voor het overgrote deel van onze gemeente het woonplezier wel degelijk een kernwaarde is. Tijdens de informatieavonden van de structuurvisie in de zomer van 2016 is dit veelvuldig door de aanwezigen bevestigd. Het is ons bekend dat in enkele situaties voor betrokkenen een andere beleving aanwezig is.</p>	<p>niet</p>
<p>13f</p>	<p>Recreatie Het zou fijn zijn in de visie aan te geven hoe de recreatieve functie met name in Welsum vorm en inhoud gegeven kan worden. Veel voorzieningen (hellingbaan voor trailers watersport-vogelkijkhutten-wandelpaden langs de IJssel etc) zijn te vinden aan de oostelijke kant van de IJssel namelijk. Het lijkt erop dat Welsum vergeten wordt.</p>	<p>Het ondersteunen en ontwikkelen van recreatieve voorzieningen aan de IJsseloever bij Welsum past uitstekend in onze ambities voor de IJsselzone. Dit wordt in de tekst op blz. 47 opgenomen. Daar staat nu vermeld: 'Ondersteunen en ontwikkelen van recreatieve voorzieningen aan de IJssel bij Olst en bij Wijhe'. In deze zin wordt 'Welsum' toegevoegd.</p> <p>Wij zetten in op de recreatieve ontwikkeling van de IJsselzone en het IJsselfront. Welsum maakt onderdeel uit van het IJsselfront. Wij verwijzen daarvoor naar de visie op blz. 44 tot en met 47. Als lokale overheid willen we graag in dat kader initiatieven faciliteren en dus ruimte bieden. Dat wil echter niet zeggen dat alles kan en daarbij hebben we ook te maken met het beleid van andere overheden, zoals Rijkswaterstaat, de Provincie en waterschappen.</p>	<p>aanvullen</p>

		Als gemeente onderzoeken we samen met andere partners de mogelijkheid om de recreatieve functies in de IJsselzone te versterken. Daarbij haken wij ook aan bij nieuwe ontwikkelingen, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma.	
13g	<p>Infrastructuur De wegen op het Sallandse platteland zijn ronduit gevaarlijk doordat de bermen slecht zijn en de wegen veelal vies. Landbouwverkeer wordt steeds zwaarder en breder, vrachtwagens die aan- en afvoer verzorgen nemen per dag in aantal toe. Levensgevaarlijk om hier (als toerist) te fietsen. Ook voor schoolgaande jeugd. De meldingen zijn bij u bekend over de verkeersonveilige situaties. Helaas liggen de bermen nog steeds hoger dan de wegen, waardoor de wegen niet afwateren. Met alle gevaarlijke situaties van dien.</p> <p>Niet zo idyllisch dus als u in de tekst van de visie voorstelt. Het zou getuigen van visie aan te geven hoe te komen tot bredere wegen, uitwijkplaatsen voor voertuigen, schoonhouden van wegen na oogstperioden etc. Ook zou serieus overwogen moeten worden bestaande plattelandswegen in het buitengebied qua breedte op te waarderen dan wel te verbreden met stroken met betongrasblokken. Immers door het toegenomen gebruik en zwaarte van het verkeer zijn de bestaande wegen niet langer meer toekomstbestendig</p>	In de structuurvisie erkennen wij het belang van veilige wegen. Zeker in relatie tot schoolgaande jeugd en recreanten. Oplossingen zijn niet eenvoudig. Zo leidt verbreding van wegen doorgaans tot hogere snelheden waardoor de kans op (ernstige) ongevallen toeneemt. De overige suggesties die u doet nemen wij mee in een verkenning van knelpunten en oplossingsrichtingen in het kader van het uitvoeringsprogramma van de structuurvisie. Een aantal suggesties zoals een adequaat bermenbeheer hebben wij opgenomen in het plan voor het Integraal Beheer Openbare Ruimte (IBOR). Ook is op veel plekken in het buitengebied al gebruik gemaakt van betongrasblokken.	niet
13h	<p>Bereikbaarheid en mobiliteit Suggesties voor concretere invulling: b.v. eenrichtingsverkeer voor landbouwverkeer. Bepaalde wegen sluiten voor landbouwverkeer. Herintroductie van kavelpaden op eigen land zodat openbare wegen ontzien worden. Dit is ook veiliger voor de volksgezondheid i.v.m. verspreiding zoönosen etc.</p> <p>Verbeteren van de verkeersveiligheid en de landbouwinfrastructuur door ontvlechting landbouwverkeer (breedte wegen) en recreatief en utilitair fietsverkeer (smallere wegen); Sluipverkeer voorkomen door aanpassing van de wegenstructuur.</p>	In de structuurvisie erkennen wij het belang van veilige wegen. Zeker in relatie tot schoolgaande jeugd en recreanten. Oplossingen zijn niet eenvoudig. Zo leidt verbreding van wegen doorgaans tot hogere snelheden, waardoor de kans op (ernstige) ongevallen toeneemt. De overige suggesties die u doet nemen wij mee in een verkenning van knelpunten en oplossingsrichtingen in het kader van het uitvoeringsprogramma van de structuurvisie.	niet
13i	<p>Sallandse Platteland "De basis voor de kwaliteit van het Sallandse platteland is toekomstbestendige landbouw" = citaat blz.51.</p>	Met de basis worden grondeigenaren bedoeld. Dit is niet alleen de landbouw. In toenemende mate zijn dit	wijzigen

<p>Nee, de basis voor de kwaliteit van het Sallandse platteland is de structuurvisie die de gemeente Olst Wij he opstelt met het aangeven van de afwegingen hierbij en prioriteiten die zij daarbij stelt.</p> <p>Niet voorsorteren op maar één van de belanghebbenden, zoals landbouw, dus.</p> <p>De Leefbaarheid, veiligheid en volksgezondheid moeten leidend zijn en bovenaan het lijstje staan (in plaats van ontwikkelruimte in het grootschalige platteland toestaan waarbij met name landschappelijke inpassing van het erf met gebouwen van belang is!)</p> <p>Er mist een analyse in hoeverre er überhaupt nog "ontwikkelruimte " is a.g.v. botsende belangen op het platteland - draagvlak dat voor intensivering is wegvalt- milieu- en volksgezondheidsnormen die aangescherpt worden etc. etc.</p> <p>In de visie wordt verwezen naar de Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving van de provincie als methode om dit te borgen/ te bereiken. Deze kwaliteitsimpuls Groene Omgeving (KGO) bestaat echter al de nodige jaren (sinds 2010!) Er zijn zelfs handboeken bij ontwikkeld.</p> <p>Ondanks dit is de kwaliteit van het buitengebied in Olst Wijhe in de periode waarin het KGO geldt afgenomen. Graag een analyse over deze vaststelling waarbij wij dus concluderen dat e.e.a. blijkbaar niet heeft gewerkt. Ik verwijs hierbij naar het begin van deze inspraakreactie : 'leer van het verleden '.</p> <p>Het valt op dat in de visie vaak verwezen wordt naar andere stukken en documenten. Dat maakt een beleidsvisie er niet duidelijker op.</p> <p>Een echte visie hoe e.e.a. te realiseren ontbreekt, papier is geduldig</p> <p>Daarnaast bij landschappelijke inpassing: vergroten biodiversiteit op agrarisch perceel door een gebiedseigen landschappelijke inpassing in overleg met Landschap Overijssel. Dat advies moet dwingend zijn. Bijvoorbeeld ook: net als bij grote bouwprojecten 10% van de bouwkosten steken in landschappelijke verbetering, randen percelen inzaaien met weidebloemen , natuurcompensatie op andere percelen etc. etc. Zorgplicht overheid & burger!</p>	<p>juist ook particulieren, maar ook landgoedeigenaren en (semi)overheden. Wij passen de structuurvisie op dit punt aan. Vertaald naar oppervlakte geldt voor Olst-Wijhe echter dat de landbouw nog steeds met afstand de belangrijkste actor is.</p> <p>In de Structuurvisie geven wij aan dat wij onder bepaalde voorwaarden (duurzame, ruimtelijke en sociale kwaliteit) ruimte willen geven aan toekomstbestendige landbouw.</p> <p>Het is juist dat deze regeling al enige tijd bestaat. Dat maakt de regeling echter niet minder waardevol. Wij hebben positieve ervaringen opgedaan met KGO. Om het instrument kracht bij te zetten verankeren we het in de structuurvisie.</p> <p>Wij zijn het niet met indiener eens en vernemen graag waar de stelling op gebaseerd is dat de kwaliteit van het buitengebied ondanks KGO er op achteruit gegaan is.</p> <p>Dit is een bewuste keuze geweest om de aantrekkelijkheid en leesbaarheid van de visie te vergroten.</p> <p>Bij KGO ontwikkelingen is de initiatiefnemer verplicht de verkregen ontwikkelruimte in balans te brengen met een investering in ruimtelijke kwaliteit. Wij zijn niet voornemens voor te schrijven op welke manier en met welke partij dit moet gebeuren.</p>	<p>niet</p> <p>niet</p> <p>niet</p> <p>niet</p>
--	--	---

13j	<p>Duurzaamheid Verder missen wij het aspect "duurzaamheid ". Anno 2017 is 'duurzaamheid ' echt veel meer dan het gebruik maken van duurzame energie! En "circulaire economie" is echt te vaag.</p> <p>Graag definities opnemen in dit plan. Want, wat is duurzame landbouw? Wat is verbrede landbouw? Erg vaag zo. Valt veel er onder te brengen zo ook ongewenste ontwikkelingen ...</p> <p>'ruimte bieden voor',</p> <p>Stel gewoon eisen. Die moet je hier voorschrijven voor opname in de bestemmingsplannen. Eisen die je stelt aan omgeving. Kop 'dynamiek van het landschap: Landbouw'. Dynamiek komt niet vanzelf, vergt actieve inzet van de overheid om de kwaliteit van landschap en leefomgeving weer op een behoorlijk peil te houden of te krijgen.</p> <p>Graag concreter in vullen dus, om nu al te sturen op de inhoud van het uitvoeringsdocument.</p>	<p>Wij zijn het oneens met de indiener dat het aspect duurzaamheid onderbelicht is in de structuurvisie. In het hoofdstuk Ontwikkelingen (pagina 22) en Visie (pagina 37 en 53) gaan wij hier nader op in. In het Uitvoeringsprogramma (pagina 54 en 55) geven wij aan op welke wijze wij uitvoering willen geven aan onze ambities op het gebied van duurzaamheid. Het aspect duurzame energie werken wij onder andere uit in de 'Routekaart energieneutrale kernen'. Dit is inmiddels door de raad vastgesteld.</p>	niet
13k	<p>Sallandse platteland De gemeente noemt "het verbreden van het bestaande KGO-instrument (kwaliteitsimpuls groene omgeving)".</p> <p>Dit betekent concreet dat deze dus in de achterliggende periode dus al is toegepast. Graag reflectie op ontwikkelingen die in Olst Wijhe zijn gerealiseerd in de achterliggende periode (bv door het verlenen van vergunningen) waarin aantoonbaar is gebleken dat dit haaks staat op gerealiseerde en vergunde plannen. Schrijven is één, uitvoeren is twee.</p>	<p>Wij hebben positieve ervaringen opgedaan met KGO. Om het instrument kracht bij te zetten verankeren we het in de structuurvisie.</p>	niet
13l	<p>Samen aan de slag En hoe heeft de gemeente in de afgelopen jaren gehandeld? Niet alleen naar de toekomst kijken maar ook graag achterom kijken. Onze ervaringen zijn helaas heel anders.</p> <p>Graag deze woorden uit de structuurvisie omzetten in daden (of anders de hele tekst uit de visie halen).</p>	<p>Wij betreuren dat de persoonlijke ervaring van indiener met ons niet positief is en hebben daar kennis van genomen.</p>	niet

13m	<p>Mestvergisters</p> <p>Wij spreken onze grote zorg uit over het toestaan in het bestemmingsplan van mestvergisters bij aangegeven percelen intensieve veehouderij, om zo het mestprobleem in te ruilen voor een ander nieuw probleem, namelijk risico's voor de volksgezondheid (externe veiligheid, "plofcirkels"). We gaan toch geen "gasfabrieken" op het platteland toestaan die vanuit externe veiligheid en milieueffecten thuishoren op industriegebieden?</p> <p>Er ontbreekt een visie op dit soort ontwikkelingen die van landelijke en provinciale overheid blijkaar zelfs gestimuleerd worden. Neemt de gemeente Olst Wijhe deze (klakkeloos) over? Wat is de visie t.a.v. deze ontwikkelingen?</p>	<p>Wij bestrijden dat bij mestverginging het mestprobleem wordt ingeruild voor risico's voor de volksgezondheid. In het bestemmingsplan buitengebied wordt onder voorwaarden mogelijkheid geboden om mestverginging in het buitengebied toe te staan. Een belangrijke voorwaarde is dat de effecten op het milieu en daarmee de volksgezondheid aanvaardbaar moeten zijn.</p> <p>Wij zien geen aanleiding om in de structuurvisie specifiek op mestvergisters in te gaan.</p>	niet
13n	<p>Beschikbaar Internet</p> <p>Wij missen een visie t.a.v. de leefbaarheid van het buitengebied i.r.t. aldaar gevestigde bedrijven. In de visie staat alleen dat het van belang is dat er een optimale digitale infrastructuur is (internet). Niet voor niets gaan er nu geluiden op in het land om internet onderdeel te laten uitmaken van nutsvoorzieningen. Bedrijven kunnen zich nu niet vestigen of worden geremd omdat zij voorzien zijn van het langzaamste internet dat via providers wordt aangeboden (en niet eens gehaald wordt) via een koperdraadje uit een telecomkabel van net na de oorlog. Dit is de feitelijke situatie voor het internet in Welsum (en andere buitengebieden). Een visie hoe de aanleg van snel internet te realiseren is op zijn plaats en deze ontbreekt. Zo is gebleken dat Welsum tussen wal en schip valt bij lopende initiatieven van Sallandglas net het CIF. Welsum wordt niet digitaal ontsloten via Salland (IJssel zit ertussen) en aan de Veluwe kant zijn initiatieven waarbij Welsum vergeten wordt.</p> <p>Graag aandacht hoe hierop te sturen/ te borgen dat wij snel over snel internet kunnen beschikken.</p>	<p>In november 2010 is de noodzaak van aanleg van glasvezel bestuurlijk in Salland op de kaart gezet, hetgeen op 11 mei 2011 resulteerde in een eerste bijeenkomst met o.a. plaatselijk belangen in Wesepe. De zoektocht i.s.m. de provincie heeft er medio vorig jaar mede toe geleid, dat de vraagbundeling in Salland voor de businesscase van CIF/glasvezelBuitenaf in 2016 met succes is afgerond.</p> <p>Welsum en Marle worden mee genomen in het initiatief van Breedband Noord Veluwe (zie voor meer informatie www.breedbandnv.nl). In Welsum heeft CIF inmiddels al een mantelbuis laten leggen ten behoeve van de woningen op het Middelstuk. Inmiddels hebben Breedband Noord Veluwe en de 11 gemeenten medio dit jaar een convenant getekend met CIF. De afspraken tussen gemeente en CIF over het gebied Welsum en Marle zijn al vastgelegd in de afspraken rondom Salland/Olst-Wijhe. Vraagbundeling op de Veluwe wordt in 2017 op gestart en zal ook per deelgebied van plm. 3000 potentiële aansluitingen plaatsvinden.</p>	Niet

13o	<p>Volksgezondheid</p> <p>De gemeente is goed door ons en andere bewoners op de hoogte gebracht van de recente inzichten in de effecten van de intensieve veehouderij op de volksgezondheid van omwonenden. Ook is het GGD-advies bekend en heeft de GGD de gemeente uitgenodigd in te gaan op het bespreken van de recente wetenschappelijke inzichten. Dit overleg heeft nog niet plaatsgevonden hebben wij begrepen. In de structuurvisie had het voor de hand gelegen aan te geven hoe met deze wetenschappelijke inzichten over de risico's voor volksgezondheid in het buitengebied om te gaan. Te maken afwegingen ontbreken in het geheel in de Structuurvisie. Meer informatie over de kennis van nu is te vinden op www.kippeninwelsum.nl.</p> <p>Evenzo t.a .v. verhoogd toegestane geluidnormen activiteitenbesluit landelijk gebied. Hierdoor neemt leefbaarheid en gezondheid van omwonenden af. Waarom geen visie opgesteld vast te houden aan strengere normen?</p>	<p>Wij hechten eraan dat volksgezondheid een integraal onderdeel wordt van ons ruimtelijk beleid en dus goed moet worden verankerd in onze Structuurvisie. Om daaraan vorm te geven heeft wethouder Engberink recent een gesprek gehad met vertegenwoordigers van de GGD IJsselland. Dit heeft ertoe geleid dat er op enkele punten een aanvulling is opgenomen in de tekst van de Structuurvisie. Zo is in het laatste hoofdstuk van de Structuurvisie opgenomen dat bij uitvoering van deze visie bij de evenwichtige toedeling van functies in ieder geval rekening wordt gehouden met het belang van het beschermen van de volksgezondheid. In de praktijk wordt daar ook al invulling aan gegeven. Zo is bij de vaststelling van het bestemmingsplan Buitengebied in 2012 bepaald dat bij uitbreiding of verplaatsing van intensieve veehouderijen waarvoor een herziening van het bestemmingsplan nodig is, een effectrapportage moet worden uitgevoerd naar de volksgezondheid.</p>	niet
14	<p>Indiener geeft aan dat er enkele tyfefouten in het Verkeersstudiedocument zitten.</p>	<p>We danken u voor uw oplettendheid.</p>	
14a	<p>Indiener constateert geen bereikbaarheidsproblemen zoals normaal in stedelijk gebied.</p>	<p>Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.</p>	wijzigen
14b	<p>In het document wordt verwezen naar de door de Raad vastgestelde wegencategorisering. Deze is op de website van de gemeente niet te vinden en is niet als bijlage bijgevoegd. Vraag 1: kunnen deze documenten ter beschikking worden gesteld? Vraag 2: zijn de wegcategorisering vaststaand, of is dit onderhevig aan veranderingen in de toekomst, zoals rondom wonen en werkgelegenheid.</p>	<p>Wij zullen u het document toezenden. Een wegencategoriseringsplan wordt vastgesteld voor een aantal jaren. Het categoriseringsplan is van 2002. In de tussentijd zijn er enkele wegen in rijsnelheid afgewaardeerd maar zijn er geen functiewijzigingen doorgevoerd</p>	niet
14c	<p>Jan Hooglandstraat is een doorgaande weg door een verblijfsgebied. Er is een vermoeden dat deze weg overbelast is, of dat deze in de toekomst wordt. Vraag: wordt gemeentelijk beleid gemaakt op basis van vermoedens?</p>	<p>Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.</p>	wijzigen
14d	<p>Gemeente gaat in beleid uit van evenwicht in bereikbaarheid en leefbaarheid. Voor bereikbaarheid wordt aangesloten op provinciaal beleid.</p>	<p>Wij gaan voor een leefbare en bereikbare gemeente. Hierin trekken wij ons eigen plan en trachten de</p>	niet

	Vraag: is dit aansluiten bij provinciaal beleid alleen volgend, of is dit een kritisch volgen met behoud van eigen visie en doelstellingen?	provincie hierin mee te nemen.	
14e	Op pagina 13 wordt verwezen naar het wegencategoriseringsplan en een verkeersmodel. Deze zijn niet als bijlagen bijgevoegd en niet eenvoudig vindbaar. Vraag: graag ontvangen wij deze bijlagen.	Zie vraag 14b. Een verkeersmodel is een computermodel wat niet overdraagbaar is.	niet
14f	Er wordt genoemd dat er enkele ontwikkelingen zijn op het gebied van wonen en werkgelegenheid, welke van invloed zijn op de verkeersstromen (pag 13) Vraag 1: welke ontwikkelingen zijn dit. In de recent structuurvisie is dit niet concreet omschreven, en derhalve niet vindbaar voor ons. Vraag 2: op basis van welke informatie wordt een groei in werkgelegenheid verwacht. Regio Zwolle Monitor 2014 en die van 2015, laat een ander beeld zien.	Hier wordt met name de ontwikkeling van Zonnekamp bedoeld en eventuele inbreidingen de komende tien jaar. Er wordt geen grote groei in werkgelegenheid verwacht in Olst-Wijhe, zie hiervoor de Structuurvisie.	niet
14g	Ondanks de ervaren onveiligheid is het aantal verkeersongevallen laag. We wonen dus in een veilige omgeving	Gelukkig is het waar dat het aantal verkeersongevallen laag ligt, afgezet tegen het landelijke beeld. De verkeerssituatie wordt echter door veel mensen als onveilig ervaren. Deze signalen nemen wij als gemeente serieus.	niet
14h	Het verkeer dat over de spoorweg in de Jan Hooglandstraat rijdt heeft 50% geen herkomst of bestemming in de kern van Olst (tussen spoor en N337). Dit is dus doorgaand verkeer. Vraag 1: waar gaat dit verkeer dan heen? Vraag 2: hoe is de verhouding gemotoriseerd en niet gemotoriseerd verkeer	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	wijzigen
14i	De erftoegangswegen in het centrum zijn niet geschikt voor 300- 400 vrachtauto's (pag 15). Ook is er menging met langzaam verkeer. Ook staat er genoemd dat het mengen van vrachtverkeer en langzaam verkeer gevaarlijk is, omdat ook bij lage snelheid een ongeval vergaande gevolgen kan hebben. Echter er zijn in de afgelopen jaren (vrijwel) geen ongelukken gebeurd tussen langzaam verkeer en vrachtauto's. In het document wordt geen verschil gemaakt tussen vrachtwagens die naar de Industrieweg gaan, en de vrachtwagens voor de bevoorrading van de winkels. Deze laatste lijken mij een must voor het behouden van het voorzieningenniveau en daarmee de leefbaarheid in het dorp. Vraag 1: is de wens om vrachtverkeer en langzaam verkeer te willen scheiden niet vooral ingegeven door "onderbuikgevoelens" en heeft het daarmee de neiging om te dienen als symboolpolitiek? Vraag 2: kan er alsnog een scheiding gemaakt worden tussen doorgaand	Voor een voetganger, scholier op een fiets of iemand met een rollator die wil oversteken maakt het niet uit waarvandaan een vrachtauto komt. Elke situatie staat op zichzelf. Een weg door een dorp met 300 vrachtwagens per dag hoeft op zich geen probleem te zijn. Maar als er veel voetgangers en fietsers zijn, de weg langs centrumvoorzieningen gaat, de woningen dicht op de weg staan en ook nog veel auto's rijden, blijken oversteekbaarheid en ook veiligheid een zorgpunt te worden. Vraag 2: Dit is meegenomen in het aanvullende en verdiepende verkeersonderzoek Olst.	Niet Wijzigen

	vrachtverkeer (de stromen richting de bedrijven op de Industrieweg) en vrachtverkeer ten behoeve van de bevoorrading van de winkels?		
14j	<p>Door de situatie van één spoorwegovergang is vooral de bereikbaarheid voor hulpdiensten beperkt. Eerder is in het document geconstateerd dat de bereikbaarheid van Olst in het algemeen geen probleem is.</p> <p>Vraag 1: kan op pagina 15 in de conclusie onderaan worden opgenomen dat één spoorwegovergang vooral de bereikbaarheid voor hulpdiensten nadelig beïnvloedt.</p> <p>Vraag 2: wat is bekend over de plannen van Prorail in het genoemde tijdsvak van het document 2015-2025. Als de kans op een tunnel in de 10 jaar vrijwel 0 is, dan heeft geen enkel plan voor een tunnel en rondweg zin.</p>	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
14k	<p>Aan het begin van hoofdstuk 5 wordt blijkbaar gekozen dat de spoorwegovergang en het centrum van Olst als hoofdprobleem te beschouwen zijn en dat daar grootschalige maatregelen voor nodig zijn. (pag 16). In het document is onduidelijk wat nu precies het Centrum is. Soms wordt hiermee het winkelgebied (erftoegangswegen in het centrum) bedoeld, maar soms alleen de K.v. Limburgstirumstraat. Vervolgens wordt gekozen voor onderzoek naar een noordelijke of een zuidelijke randweg. Andere opties worden niet meegenomen in de beschouwing. Er lijkt sprake te zijn van Jumping to Conclusions, waarbij het document toe lijkt te redeneren naar de Noordelijke Randweg</p> <p>Vraag 1: kunt u meer onderbouwing geven waarom tot bepaalde conclusies wordt gekozen in hoofdstuk 5</p>	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
14l	<p>Zuidelijke Randweg</p> <p>De zuidelijke randweg leidt tot een verkeersafname in zowel het winkelgebied als op de Jan Hooglandstraat en Jan Schamhartstraat. De vermindering op de Jan Hooglandstraat is minder dan men had verwacht, omdat de route naar het Noorden via de huidige route (Kornet van Limburgstirumstraat) korter en sneller zou zijn.</p> <p>Ook blijkt er weinig verkeer van het Zuiden van Olst naar het Oosten van Olst te rijden. Deze zouden via de Boxbergerweg en Diepenveenseweg rijden. Dit lijkt me voor die wegen ook geen ideale situatie.</p> <p>In de verkeerstudie wordt geen doorrekening gemaakt als de K.v. Limburgstirumstraat wordt aangepast met snelheidsbeperkende maatregelen (net als de Raalterweg in Wijhe), kan een en ander er anders uit gaan zien. Eerder kon dit niet vanwege de hulpdiensten, maar die hebben nu een andere route. NB: ambulances vanuit Medisch Centrum Olst rijden van en naar Deventer (is dus richting Zuid).</p>	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen

	<p>Vraag 1: kan een aangepast plan worden gemaakt met een zuidelijke randweg en verkeersvertragende maatregelen in bijv. de K.v. Limburgstirumstraat? Hierbij hoeft niet alleen aan een “knip” te worden gedacht, maar ook aan drempels ed.</p> <p>Vraag 2: kan een doorrekening worden gemaakt over de verkeersdrukke op de Boxbergerweg en Diepenveensweg als Olst een Zuidelijke Randweg heeft</p> <p>Vraag 3: wordt de optie van een verbod voor vrachtwagens over de spoorweg serieus overwogen? (zie pag 18 een na laatste alinea)</p> <p>Vraag 4: in Wijhe is het gelukt om bestuurders te verleiden via de Omloop te gaan rijden en niet meer via de Raalterweg. Het bleek een kwestie van lange adem te zijn. Is men in Olst bereid deze lange adem te hebben?</p>		
14m	<p>Noordelijke Randweg</p> <p>Deze variant heeft vooral effect op verkeer Jan Hooglandstraat en K.v.Limburgstirumstraat. Effect op overige wegen is veel kleiner. Met name is er geen vermindering van het verkeer in het Centrum (de winkelgebieden). Bovendien wordt er een toename gezien op de A. Dekkerlaan, vooral tussen Kon Julianalaan en Rijksstraatweg. Kruising daar richting Het Kortrick is voor met name fietsers, maar ook voor auto's een, op dit moment al een onoverzichtelijke en drukke kruising. Ook wordt beschreven dat auto's vanuit Het Kortrick en de Kon. Julianalaan vooral richting de Dijk rijden. Fietsers gaan echter wel vrijwel alle kanten op. Hierdoor is de A. Dekkerlaan richting de Schamhartstraat niet drukker.</p> <p>Vraag : Kan er in een vervolgstudie waarin op het moment er voor de Noordelijke randweg wordt gekozen, ook een planning worden meegenomen voor verbetering van de Kruising Dekkerlaan-Kortricklaan-Kon. Julianalaan.</p> <p>Bij de noordelijke variant wordt de capaciteit van de recent aangelegde Kneu eigenlijk niet benut. Dat lijkt mij vooral weggegooid geld, zeker als elders capaciteit moet worden vergroot.</p> <p>Vraag: Was het aanleggen van de Kneu, inclusief de rotonde, achteraf wel nodig als men kiest voor een Noordelijke Randweg.</p>	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
14n	<p>Op pagina 22 wordt een korte omschrijving gedaan of het verplaatsen van de bedrijven aan de Industrieweg een oplossing voor het verkeer zou kunnen zijn. Zeker wordt hiermee de problemen voor de hulpdiensten met de enkele spoorweg niet opgelost. Ook wordt het doorgaande verkeer (anders dan vrachtwagens) door de kern niet opgelost. Wat echter niet in deze overweging</p>	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen

	<p>wordt meegenomen is hetgeen in de 1e alinea van pagina 22 staat. Ook bij het verhuizen van de bedrijven wordt een groot deel van het vrachtverkeer uit het Centrum gehaald. Hierdoor is er minder vermenging van verkeersstromen, waardoor de capaciteit van de wegen in het dorp meer passend is bij het aanbod.</p> <p>Vraag: kan in een vervolgstudie een uitgebreidere analyse worden gedaan over het verplaatsen van bedrijven en het effect op de verkeerssituatie.</p>		
14p	<p>Knip Jan Hooglandstraat, waarbij deze straat exclusief wordt voor fietsers en voetgangers. Dit onderwerp wordt maar kort genoemd. Als ik het goed lees, kan dit alleen bij een 2e spoorwegovergang.</p> <p>Vraag : Valt het bezwaar van de bereikbaarheid van de kern Olst voor bijvoorbeeld de bewoners van de Boskamp, maar ook de bereikbaarheid van Sportvelden niet weg, als er een 2e spoorwegovergang (al dan niet en tunnel) is?</p>	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
14q	<p>In de studie wordt geen melding gedaan van het effect op de verkeersstromen op de Rijksstraatweg. Op de Rijksstraatweg zijn 2 verschillende delen te onderscheiden met ieder hun eigen typen bedrijven en woningen: het deel ten zuiden en het deel ten noorden van de Veerweg. Ook wordt er in de verkeersvisie niets gedaan met de problematiek op de kruising Rijksstraatweg – Veerweg. Er zijn conceptplannen gemaakt, welke van invloed kunnen zijn op de verkeersstromen in de kern.</p> <p>Vraag: kunnen de effecten op de verkeersbewegingen op de 2 delen van de Rijksstraatweg (ten noorden en ten zuiden van de Veerweg) bij de verschillende keuzes alsnog worden meegenomen in de verkeersstudie.</p>	Wij zien in de Rijksstraatweg een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van de gemeente. Deze functie zal de weg de komende jaren blijven behouden. Wij ondersteunen het initiatief welke streeft naar een betere oversteekbaarheid van de Rijksstraatweg.	niet
14r	<p>In de studie wordt geen rekening gehouden met de plannen die rondom de gebouwen van de scholen worden gemaakt. Voor het verminderen van de menging van vrachtverkeer en langzaam verkeer zou een verhuizing van de schoolgebouwen richting Olst-Zuid of eventueel richting de Sportvelden een oplossing kunnen zijn.</p> <p>Vraag : wij zien graag in de verkeersstudie een doorrekening gemaakt op basis van nieuwe locaties van scholen.</p>	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
14s	<p>Naar wij begrijpen is er geen nieuwe verkeerstelling gemaakt. Ten aanzien van het verkeer op de Rijksstraatweg is ons bekend dat er een tel-lus ligt ten noorden van de afslag De Meente, en ergens ter hoogte van het pannenkoekenhuis. Dit heeft tot op heden onvoldoende informatie gegeven over de verkeersintensiteit op de Rijksstraatweg ten noorden van de Veerweg.</p> <p>Vraag : kan er alsnog een gedegen verkeerstelling worden gedaan, bijvoorbeeld met studenten van Saxion uit Deventer?</p>	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen

15			
15a	<p>Indiener is het eens met de keuze voor een noordelijke variant als broodnodige verkeersvoorziening ter ontlasting van de dorpskern Olst. Als argument daarvoor wordt met name het gemeten verschil genoemd in daadwerkelijk ontlastend effect met een eventuele zuidelijke variant. Wij zouden als argument daaraan willen toevoegen dat de zuidelijke toegang tot de gemeente landschappelijk nog redelijk onbedorven en karakteristiek is. Dit wordt duidelijk gemaakt in de structuurvisie Olst-Wijhe van 23 november 2016, waarin het gebied onmiddellijk ten zuiden van het dorp Olst een "groene" zone is van aaneengesloten landgoederen en natuurgebieden. Het zou jammer zijn als dat geheel of gedeeltelijk verloren zou gaan en dit stuk landschap "doorsneden" zou worden. Natuurlijk verdient ook een noordelijke variant, hoewel meer effectief, geen landschappelijke schoonheidsprijs, maar aan die kant is er al sprake van een bedrijventerrein. Het tracé van de nieuw aan te leggen weg staat nog niet vast en kan dus zodanig gekozen worden dat er sprake is van zo weinig mogelijk aantasting van het landschap. Voor aanwonenden van zowel de noordelijke als de zuidelijke variant betekent het allemaal aanleiding tot ongerustheid. Het staat voor ons vast en voorop dat er iets gedaan moet worden aan de te grote verkeersstroom in bepaalde genoemde straten, maar wij willen uw college toch aandacht vragen voor bovengenoemde argumenten.</p>	<p>Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.</p>	<p>Wijzigingen</p>
15b	<p>Het gebied rond Olst is voor recreatie (en dus ook voor de lokale economie) aantrekkelijk mede door het aanwezige net van fiets- en wandelpaden. Toch willen we uw college aandacht vragen voor de mogelijkheid dit net verder uit te breiden en te versterken en de vindbaarheid en bereikbaarheid van routes en voorzieningen te verbeteren gezien de te verwachten gestage groei van dit soort recreatie. We denken hierbij bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om ook in de uiterwaarden een wandelpad aan te leggen en met name aan een doorgaand wandelpad vanaf de veerpont richting Deventer. We willen ook een pleidooi houden voor het verder verbeteren van de wandelpadenstructuur richting Diepenveen en Deventer, zoals het bureau Goudappel-Coffeng ook adviseerde.</p>	<p>Wij zijn met u van mening dat de vindbaarheid en bereikbaarheid van routes en voorzieningen belangrijk is voor inwoners en toeristen. Met partners als het Recreatiegemeenschap Salland en Salland Marketing werken wij hier voortdurend aan. Wij nodigen u van harte uit om concrete suggesties bij ons aan te dragen, of zelf initiatieven te ontplooiën.</p>	<p>niet</p>
16			
16a	<p>In de concept structuurvisie wordt in enkele zinnen verwezen naar plannen m.b.t. het mogelijk maken van het plaatsen van windmolens. Deze plannen geven de indruk dat ze het stadium van idee al voorbij zijn. Ik lees dat er al opdracht gegeven is om een windkaart te laten maken van de gemeente, en dat particulier initiatief kans moet krijgen dergelijke molens te realiseren. In de zienswijze mis ik allereerst de uitkomsten van de windkaart. Ook het zoeken</p>	<p>Er is een ruimtelijke verkenning opgestart, een windkaart is daar onderdeel van. De ruimtelijke verkenning zal leiden tot een toetsingskader voor initiatieven voor het realiseren van windmolens. Verder is in 2017 de 'Routekaart energieneutrale kernen' vastgesteld.</p>	<p>Niet</p>

<p>op de website van de gemeente Olst-Wijhe levert hierover geen informatie op. Kennelijk zijn er argumenten om op basis van de uitkomsten van het windkaartonderzoek te concluderen dat het verantwoord is om windmolens te plaatsen. Ik vraag me af wat verantwoord is, gaat het dan om economische investering en opbrengsten? Welke bijdrage 1 molen levert aan klimaatdoelstellingen en wat dan? Hoe verhoudt het plaatsen van 1 windmolen zich in de doelstellingen m.b.t. landschappelijke inpassing e.d.? En gaat het om het realiseren van 1 windmolen of zijn er plannen voor meerdere/ En hoeveel dan? Welke grond is daarmee gemeoid, en is dat een aaneengesloten perceel of meerdere molens op verschillende plekken?</p> <p>Het roept bij mij dus veel vragen op, maar ook zorgen. Want: als je de windkaart van Nederland met gemiddelde windsnelheden per jaar bekijkt is het duidelijk dat onze gemeente tot het meest windsluwe deel van het land behoort. Als groene gemeente snap ik de ambitie om te willen bijdragen aan verdere initiatieven rond verduurzaming, maar ik maak me zorgen of kosten niet alleen voor de baat uitgaan, maar ook de baat langdurig zullen gaan overtreffen. En kosten niet alleen economisch, maar ook landschappelijk, ecologisch en w.b. welbevinden. Economisch: de discussie is nog steeds niet geslecht of windturbines economisch rendabel zijn. er worden grote sommen aan subsidie ingepompt, de houdbaarheid is matig met 15-20 jaar en alhoewel grotendeels te recyclen is de vraag hoe duurzaam dat eigenlijk is (bv. dat gebeurd niet op dezelfde plek, transportkosten, energie nodig voor maken en recyclen).</p> <p>Landschappelijk: in uw structuurvisie wordt een evenwichtige balans gezocht tussen doelstellingen en landschappelijke inpassing. Windmolens in het landschap inpassen? Los van de esthetiek, zal het zo zijn dat er zo hoog mogelijke windmolens nodig zijn om de beperkt aanwezige wind die er in deze gemeente waait af te vangen. Molens zijn tot kilometers in de omtrek zichtbaar, zijn wit. Ik zou erg benieuwd zijn hoe de gemeente in de context van het in de structuurvisie verantwoordelijkheid nemende en waardegedragen beleid t.a.v. natuur- en landschappelijk behoud deze molens wil inpassen. Ecologisch: welke effecten hebben windmolens op mens en dier? M.n. vogels worden geraakt door de wieken en verdreven uit de omgeving. Door het geluid worden mogelijk ook andere dieren verdreven? Met welk effect op ecologische evenwichten? En ten slotte, wat betreft welbevinden: omwonenden zullen geluidshinder ondervinden. Ik ben op de hoogte dat er normen voor zijn opgesteld, maar persoonlijk moet ik er niet aan denken in de nabijheid van een dag en nacht zoevend en zoemend geluid te moeten wonen. Naast dit</p>	<p>Niet zozeer de ruimtelijke verkenning, als wel onze doelstelling t.a.v. duurzaam opgewekte energie (en de beperkte mogelijkheden die we hiervoor hebben) zijn argumenten om windenergie te onderzoeken. Hierbij is zeker sprake van een economische investering, maar ook gaan we voor een lokale opbrengst.</p> <p>We zullen niet alle energie met wind gaan opwekken. Ook de techniek van zonnepanelen ontwikkelt nog. Is het rendement van zonnepanelen in de toekomst nog beter, dan zijn er minder windmolens nodig. We maken daarbij een afweging tussen rendement en ruimtelijke impact.</p> <p>Het is nog te vroeg om nu al iets over het aantal windmolens, de locaties, opstellingen, etc. te zeggen. In 2018 zal daar naar verwachting meer over bekend worden.</p> <p>Wij verwijzen ook naar onze reactie onder 25b.</p>	
--	---	--

	negatieve aspect voor het welbevinden wil ik ook het gezichtsbederf noemen. Het wel of niet mooi vinden van windmolens kan subjectief genoemd worden en daarmee buiten de rationele discussie hierover gezet worden, maar ik hoop dat u zich hiertoe niet laat verleiden. Want het lijkt me ook een drogreden om redelijke argumentatie, ook al is deze subjectief, niet te objectiveren. Net als welbevinden een geaccepteerde maat voor gezondheid is en dit, zeker voor grote groepen, best te concretiseren is. Net als voor andere objecten in een landschap, bv. gebouwen, is over windmolens in een landschap zeker wel vooraf iets te zeggen. Voorbeelden uit andere gemeentes maken in ieder geval duidelijk dat gemoederen oplopen tussen voor en tegenstanders. Dit argument overlapt deels ook de argumentatie m.b.t. landschappelijke inpassing.		
17			
17a	Het is onze overtuiging dat het overgrote deel van het gemotoriseerd verkeer dat door de kern van Olst rijdt geen doorgaand verkeer is maar bestemmingsverkeer. Een randweg zou derhalve geen oplossing zijn voor het probleem.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
17b	Het aanleggen van de noordelijke route heeft ook slechts beperkt effect in de huidige opzet. Op dit moment heeft het verkeer naar het noorden in de Kleistraat/Holstweg een alternatief naar de N337 te komen. Een klein aantal automobilisten richting het noorden gebruikt de route dwars door het dorp. De noordelijke randweg zal hier waarschijnlijk verandering in brengen, maar met een beperkt effect. Een noordelijk randweg zal pas doelmatig zijn op de verkeerssituatie in de kern van Olst als er meer veranderingen worden doorgevoerd in de verkeerssituatie en er bestemmingen uit de kern weggehaald worden, zoals de industrie aan de Industrieweg.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
17c	Als die industriële activiteiten verplaatst worden naar De Meente neemt de druk door vrachtverkeer op de kern af en wordt het verkeer veiliger. Wij pleiten er dan ook voor de bedrijven aan de Industrieweg te verplaatsen naar De Meente. In die situatie zou het aanleggen van een randweg naar het noorden de verbinding tussen Olst/Boskamp en De Meente en de N337 richting Zwolle kunnen faciliteren. Dan is de industrie van Olst geconcentreerd op een logische plaats en is de route van vrachtverkeer beter te beïnvloeden.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
17d	Wij ervaren de kruising bij het Polletje als zeer onoverzichtelijk en met name voor fietsers gevaarlijk. Als er al een prioriteit is in het dorp om het verkeer veiliger te maken, is het daar wel.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
17e	Wij stellen voor de Jan Hooglandstraat veiliger te maken door er een fietsstraat van te maken.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
17f	Weer vrachtwagens die geen bestemming hebben in Olst.	Het vrachtverkeer rijdt op openbare wegen. Hoewel	niet

		niet altijd even wenselijk, hebben zij het volste recht om van deze wegen gebruik te maken. Wij zijn daarom niet voornemens om vrachtverkeer op onze wegen te weren.	
17g	De spoorwegovergang is lang dicht als er een trein uit Deventer komt. Dit veroorzaakt lange files in het dorp. Een oplossing kan zijn het perron iets verder naar het zuiden verplaatsen. Nu sluiten de spoorbomen al als de trein aankomt en alle reizigers nog uit moeten stappen.	Een aanpassing aan perrons heeft veel impact op het treinverkeer. Het hele sein-en veiligheidswezen dient dan ook aangepast te worden. Dit probleem is op vele stations aanwezig in Nederland. ProRail probeert het treinverkeer in relatie tot de overwegbeveiliging hier ook op te verbeteren. Of dat voor Olst tot aanpassingen gaat leiden is op dit moment niet bekend.	niet
17h	Indien voor een zuidelijk randweg wordt gekozen, kies dan voor een weg die al bestaat. Trek de Industrieweg door, parallel aan het spoor en sluit het aan op de Kneu.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
18			
18a	De noordelijke ontsluiting is compleet in strijd met de ambitie om de identiteit te versterken door ontwikkeling van de leefomgeving en het landschap. Als bewoner doe ik veel aan landschapsverbetering zoals wilgen verplanten, poelen aanleggen. Een nieuwe weg zou dit landschap met al z'n rust doorkruisen.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
18b	Oplossingen voor verkeersstromen moeten naar mijn mening gezocht worden binnen de bestaande bebouwing. Is dit absoluut onmogelijk dan zou naar de minst schadelijke oplossing gekeken moeten worden, waarbij in dit verband de weg langs het spoor moet komen om het achterliggende landschap te sparen.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
19			
19a	Indiener waardeert de ruimte die is gegeven om mee te denken over de structuurvisie en de waarde die wordt gehecht aan het Sallandse landschap en de landgoederen.	Wij danken u voor uw reactie en zijn blij dat u onze visie op dit punt ondersteunt.	niet
19b	Indiener merkt op dat de begrenzing van Landgoed de Gelder niet geheel binnen de begrenzing van het deelgebied Lommerrijk Landgoederen valt. Indiener pleit ervoor om delen van het landgoed die buiten deze begrenzing vallen te beschouwen als onderdeel van het deelgebied Lommerrijke Landgoederen.	De visie op het deelgebied Lommerrijke Landgoederen geldt uiteraard ook voor (delen) van landgoederen welke buiten de gebiedsbegrenzing vallen. Wij zullen de visie op dit punt verduidelijken.	aanvullen

19c	Indiener kan zich aansluiten bij de beschrijving op pagina 31, maar vindt de passage over de exploitatie van landgoederen wat te kort door de bocht.	De passage over inkomsten van landgoederen zullen wij nuanceren op basis van uw reactie.	aanvullen
19d	Indien de gemeente in de Structuurvisie bedoelt dat landgoedeigenaren verplicht worden om een landgoedvisie op te stellen, dan maakt indiener hier tegen bezwaar.	In de structuurvisie nodigen wij landgoedeigenaren uit om met ons tot een visie op het landgoed te komen. Het credo 'behoud door ontwikkeling' is daarbij een prima uitgangspunt. Wij verplichten landgoedeigenaren niets, wij willen juist uitnodigen en ondersteunen bij de uitwerking van de visie.	niet
20			
20a	Gevraagd wordt om in de Structuurvisie aandacht te besteden aan de onderwerpen <i>scheepvaart</i> en <i>Kaderrichtlijn Water</i>	Dit verzoek wordt gehonoreerd, zie de hieronder genoemde punten onder 20b, 20c en 20d	aanvullen
20b	Gevraagd wordt om in de Structuurvisie de volgende zaken op te nemen: <ul style="list-style-type: none"> - de IJssel is een belangrijke doorgaande hoofdvaarweg; jaarlijks passeren ca 8.500 schepen de gemeente Olst-Wijhe, die tezamen ca. 12 miljoen ton goederen vervoeren; - Dit vraagt om instandhouding van, en zo mogelijk faciliteren van meer duurzaam beheer van, de vaarweg 	Het eerste punt betreffende de belangrijke scheepvaartfunctie wordt opgenomen bij de beschrijving van de identiteit van de IJssel. Het tweede punt betreffende het duurzaam beheer van de vaarweg wordt opgenomen bij de beschrijving van de visie op de IJsselzone.	aanvullen
20c	Gevraagd wordt de volgende tekst over KRW op te nemen: Wereldwijd is schoon water een eerste levensvoorwaarde voor mensen, dieren en planten. Schoon water alleen maakt een rivier niet vanzelfsprekend tot een gezonde leefomgeving. Daarvoor moet het water ook zo natuurlijk mogelijk zijn ingericht.	Het tekstvoorstel wordt meegenomen bij het hoofdstuk Ontwikkelingen onder het thema water (subonderdeel oppervlaktewater). Daarbij wordt tevens vermeld dat in de uiterwaarden langs de IJssel projecten zijn en worden uitgevoerd ter verbetering van de ecologische kwaliteit.	aanvullen
20d	Gevraagd wordt de volgende tekst op te nemen: De komende jaren valt grote winst te behalen in het herstel van het leefgebied van planten en dieren in de Rijkswateren. Vissen moeten kunnen trekken, van het ene naar het andere water en van zee naar hun paaiplaatsen, ver in het binnenland en omgekeerd. Planten en dieren die bij oevers horen, hebben daar alleen kans om te overleven als die oevers niet te steil zijn of bedekt met steen of asfalt.	Wij hebben het belang van de Kaderrichtlijn Water voor onze gemeente in de Structuurvisie benadrukt. De genoemde maatregelen betreffen een nadere uitwerking hiervan en worden daarom niet overgenomen.	Niet

	Bij Olst-Wijhe kan gedacht worden aan verjonging binnenbochtgeul, ontstening oevers, versterken (kwel)moeras en natte natuur, en nevengeulen.		
21			
21a	Lommerrijke Landgoederen zijn levend erfgoed! De gemeente heeft haar waardering uitgesproken voor landgoederen in allerlei beleidsdocumenten en nota's. Landgoederen worden hierin genoemd als zijnde van groot belang vanwege hun cultuurhistorische-, recreatieve-, en ecologische waarden. Om de samenhang tussen verschillende functies te kunnen behouden, dienen landgoederen als multifunctionele eenheid met circulair karakter benoemd te worden. Een sectorale en functionele benadering doet afbreuk aan hun integrale karakter. Het is juist de samenhang die een landgoed haar identiteit geeft en haar onderscheidt van de rest van het buitengebied!	Landgoederen hebben behalve een sectorale functie inderdaad meerwaarde omdat meerdere functies er verenigd worden. Wij gaan het integrale karakter van landgoederen in de structuurvisie daarom beter benadrukken.	aanvullen
21b	Het OPG heeft reeds in 2005 de notitie "Levend erfgoed in de gemeenten Deventer, Olst-Wijhe en Raalte" geschreven over alle OPG landgoederen in die gemeenten. Belangrijke onderdelen van een aantal van deze landgoederen zijn te vinden in verschillende typen landschap en zones zoals beschreven in de visie en nadrukkelijk niet alleen in de zone Lommerrijke Landgoederen. Het zijn vaak juist de onderdelen die niet standaard tot het landgoed worden gerekend (landbouwgrond, boerderijen, andere functionele gebouwen) die geld genereren voor de instandhouding van het lommerrijke deel. Het klopt dat er beperkt geld verdiend kan worden met beheer van bossen, het verhuren of gebruiken van monumentale opstallen, echter deze inkomsten wegen over het algemeen niet op tegen de kosten die men moet maken voor instandhouding. De verkregen subsidies en fiscale voordelen zijn daarbij slechts tegemoetkomingen in de totale kosten.	De passages over inkomsten van landgoederen zullen wij nuanceren op basis van uw reactie. In de Structuurvisie nemen wij hiervoor de volgende tekst op: <i>De landgoedeigenaren geven aan dat de eigenheid en identiteit van hun landgoed mede bepalend is voor een toekomstige vitale exploitatie. Deze exploitatie wordt grotendeels bepaald door de kosten en opbrengsten van de verschillende onderdelen waar een landgoed uit bestaat. Dit zijn de gebouwen en het groen, bossen (NSW) en landbouw (pacht) met het agrarisch natuurbeheer. De inkomsten wegen over het algemeen niet op tegen de kosten die men moet maken voor instandhouding. '</i>	aanvullen
21c	Voor instandhouding is draagvlak bij de omgeving van groot belang, echter in de visie lezen we dat de toekomst afhankelijk is van maatschappelijk medegebruik. Zo stellig zouden we het niet willen formuleren. Zonder draagvlak is de toekomst van landgoederen minder stabiel, maar we zouden graag toegevoegd willen zien dat medegebruik en meegenieten van landgoederen ook kosten met zich mee die bovenop de reguliere instandhoudingskosten komen. Een ander punt van aandacht is dat het feit dat de lommerrijke landgoederen leverancier zijn van infrastructuur, landschap, natuur en erfgoed die door andere partijen tot meerwaarde	Ten aanzien van het maatschappelijk medegebruik hebben wij bedoeld dat naar de toekomst toe integrale oplossingen steeds belangrijker worden. Wij zijn ons ervan bewust dat tegenover de diensten die landgoederen leveren ook inkomsten moeten staan.	niet

	wordt gebracht. Deze situatie is vaker bestempeld als "de kassa staat niet op het landgoed". Nu is dat ook niet in alle gevallen wenselijk, echter aandacht voor het feit dat er altijd sprake is van kosten die wel betaald moeten worden om tot een optimale instandhouding en benutting te komen is van levensbelang – het is levend erfgoed en daarvoor geldt behoud door ontwikkeling!		
21d	We juichen het voornemen van de gemeente om een landgoedvisie op te stellen toe. Dit zou de specifieke wensen, kansen en bedreigingen van landgoederen goed in beeld kunnen brengen. Er is sprake van veel maatwerk, bijzondere situaties waarin met name toepassing van de Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving het juiste instrumentarium zou kunnen bieden om te komen tot kwalitatieve en duurzame ontwikkeling van de landgoederen in uw gemeente.	Wij willen als gemeente samen met landgoedeigenaren werken aan landgoedvisies. Het initiatief moet van landgoedeigenaren zelf komen, dat kan individueel, maar ook gezamenlijk. Het OPG kan hierin wellicht een belangrijke rol spelen.	niet
22			
22a	<p>Indiener refereert aan het Visiedocument ‘Voorzieningshart Wesepe’ dat in 2009 door het college van B&W is vastgesteld, mede naar aanleiding van gemeentelijke aankoop van het zalencentrum. In dit document wordt als ideaalbeeld genoemd het clusteren van voorzieningen op één centrale locatie. Daarbij is het volgende stappenplan vastgesteld:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Optimalisatie van de bestaande voorzieningen op de huidige locaties voor de komende 10 jaar (afronding 2020) 2. Concentratie van voorzieningen zoals die er nu ook al voor een groot deel zijn in het voorzieningshart in en rondom het zalencentrum, termijn 10 tot 15 jaar (afronding 2025) 3. Onderzoek naar mogelijk wenselijke verdere concentratie van voorzieningen (ook die nu niet in de directe omgeving van het voorzieningshart liggen) op de lange termijn, termijn 20 jaar (afronding 2030). <p>Indiener verzoekt om in de structuurvisie rekening te houden met de gemaakte afspraken.</p>	Wij hebben het visiedocument “voorzieningshart Wesepe” in 2009 vastgesteld. De daarin genoemde scenario’s zijn wat ons betreft nog steeds van kracht. In de structuurvisie geven wij aan dat we de maatschappelijke voorzieningen in de dorpen en buurtschappen samen met bewoners en ondernemers op peil willen houden. Voor het Voorzieningshart Wesepe geldt dat wij de gemaakte afspraken eerbiedigen.	Niet
23			
23a	Indiener geeft aan het van harte eens te zijn met een duurzame ontwikkeling van landbouw en landgoederen en het behoud en versterking van het landschap.	Wij zijn blij dat u onze visie op dit punt ondersteunt.	niet

23b	In de structuurvisie wordt maar beperkt aandacht geschonken aan de landschapselementen en structuren die kenmerkend zijn voor de deelgebieden. Dit verdient een meer zelfstandige plek in de visie.	Wij zijn met u van mening dat landschapselementen van grote waarde zijn voor het Sallandse landschap. Wij zullen de visie op dit punt aanpassen. De gemeente, maar vooral grondeigenaren zelf hebben een belangrijke rol in behoud en bescherming ervan.	aanvullen
23c	Indiener adviseert meer aandacht te besteden aan groene elementen en groenstructuren in de dorpen. Er ontstaan namelijk steeds meer burgerinitiatieven op dit terrein.	Bij beheer en inrichting openbare ruimte zullen wij aandacht besteden aan vergroening van de woonomgeving en klimaatadaptatie. Ook willen wij inwoners uitnodigen initiatieven te ontplooiën op dit terrein. Dit wordt ook in de tekst aangevuld.	aanvullen
23d	IJsselfront Olst-Wijhe en IJsseluiterwaarden Indiener wijst op het belang van de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit van de het IJsselfront Olst-Wijhe. Dit zou bij een gebiedsontwikkeling het uitgangspunt moeten zijn, zoals dat ook bij het deelgebied Lommerrijke Landgoederen het geval is.	Wij zijn het met u eens dat dit nadrukkelijker een plek verdient in de visie. De tekst wordt hierop aangepast.	aanvullen
24			
24a	Met betrekking tot de ontsluitingsweg/rondweg is uw keuze voor een noordelijke variant vanuit velerlei perspectieven logisch en goed onderbouwd. In de concept structuurvisie komt de zuidelijke variant in tekstdelen en kaartmateriaal toch nog als optie naar voren. Ik verzoek u deze zuidelijke variant definitief en volledig te schrappen in de definitieve structuurvisie.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	schrappen (kaart)
24b	Olst kent industrie aan de westzijde (IJssel), de Noordzijde (De Meente) en de Oostzijde (Industrieweg). Het ligt functioneel voor de hand (zwaarder) verkeer tussen deze terreinen te koppelen middels een noordelijke ontsluiting. Een zuidelijke ontsluiting gaat aan deze structuur en herkenbaarheid voorbij.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
24c	De kracht van het (huidige) landschap is in de Structuurvisie leidend voor identiteit en inspiratie. Ten aanzien van de keuze voor een noordelijke ontsluiting van Olst komt dit niet woordelijk terug. Aan te bevelen is t.a.v. de keuze voor de noordelijke ontsluiting van Olst tekstueel op te nemen in of bij de Structuurvisie: a) De noordelijke ontsluiting heeft in het bredere verkeersperspectief een kortere lengte van nieuwbouw van wegen voor ogen dan het zuidelijk alternatief; b) De noordelijke ontsluiting legt een meer lineair verband tussen de twee "hanzesteden" dan de zuidelijke;	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen

	c) Boskamp ligt op de noordelijke begrenzing van het Visie-gebied "Lommerrijke landgoederen". Het ligt voor de hand hiervandaan een noordelijke ontsluiting te kiezen langs het "Sallandse platteland" in plaats van door het zuidelijke gebied van "Lommerrijke landgoederen". De inspiratiefoto's bij deze Visie-gebieden laten reeds een schaalverschil zien, dat ervoor pleit "de bereikbaarheid van landgoederen [slechts] met behoud van karakter en materialen" te versterken. Het noordelijke platteland daarentegen dient toch al rekening te houden met "zwaarder wordend landbouwverkeer en ontvlechting landbouwverkeer (breedte wegen)".		
24d	Deze keuze kan in kaartbeeld weergegeven worden op pag. 38/39 en 40/41 als Visie: in zwarte streeplijn-pijlen zou slechts de noordelijke ontsluiting aangegeven behoeven te worden. De keuze is immers al in de Structuurvisie gemaakt.	De (indicatieve) zuidelijke ontsluiting op de structuurvisie-kaart zal worden verwijderd.	schrappen (kaart)
24e	In dit plan wordt specifiek ingegaan op de rol van landgoederen. Zij worden gezien als een van de belangrijkste dragers van de identiteit van het buitengebied. De principes van het LOP staan nog steeds overeind. De gemeente wil nu in de Structuurvisie meer dan voorheen de landgoederen de mogelijkheid geven en ondersteunen om landgoedvisies op te stellen om zo het bestaansrecht nog meer te borgen. De inhoud van het LOP ondersteunt de keuze van een noordelijke rondweg variant ipv de zuidelijke. Alle waardevolle gebieden bevinden zich ten zuiden van Olst.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
24f	Ten behoeve van het LOP is een Inventarisatie en Analyse opgesteld. Aan de oostzijde van de spoorlijn raakt zij zelfs de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Daarnaast ondersteunt deze kaart de keuze voor een noordelijke variant vanuit natuurspectief daar alle als waardevolle gebieden aangeduide locaties zich ten zuiden van Olst bevinden en niet aan de noordzijde.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
24g	Een integraal afwegingskader kan worden opgesteld op basis van de volgende sectorale afwegingen verkeer, ruimtelijke kwaliteit, landschapsontwikkeling, landgoederen, natuur en beleving. Dit leidt tot het advies enkel de noordelijke variant van de randweg op te nemen in de definitieve structuurvisie gemeente Olst-Wijhe.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
25			
25a	U gebruikt in uw toelichtende tekst door elkaar heen de termen 'open' en 'gesloten' landschap en 'kleinschalig' en 'grootschalig' landschap. Wij gaan ervan uit dat u met open, grootschalig en met gesloten, kleinschalig bedoelt.	Wij hebben bij het opstellen van de ruimtelijke verkenning windenergie de termen klein- of grootschalig landschap niet meegenomen in de toets.	niet

	<p>De beoordeling van het type open of gesloten zal mede afhankelijk zijn van de plaats waar men zich in Nederland bevindt. Zo zal het kleilandschap in het noorden van Friesland nadrukkelijk als open gekarakteriseerd worden en de Achterhoek juist als gesloten. Hoewel de schaal anders is, kan vooral het zuidelijk deel van Olst-Wijhe met zijn landgoederen en bospercelen gesloten genoemd worden (coulissen) en het noordelijk deel open. Daartussenin, aan de oostzijde van de IJssel en bezijden de oeverwal, bevindt zich echter ook open weidegebied, het zogenaamde weteringenlandschap. Hierbinnen liggen ook de komgronden, laag gelegen en schaars bebouwd agrarisch gebied. Aan de westzijde van de IJssel bevinden zich eveneens grootschalige gebieden ten westen van de kernen Welsum en Marle. Onze projectgroep is van mening dat windturbines vooral in grootschalig gebied thuishoren. Aangezien u op uw kaart expliciet een onderscheid maakt in klein- en grootschalig landschap verzoeken wij u dus om de hierboven genoemde gebieden als grootschalig aan te duiden en u niet te beperken tot het gebied bij Lierder- en Molenbroek. Onze doelstelling is, zoals u bekend is, gericht op het bevorderen en realiseren van duurzaam opgewekte energie, waartoe ook de grootschalige toepassing van windenergie behoort. Indien er meer grootschalig gebied voorhanden is en als zodanig is aangegeven in de structuurvisie, vergroot u naar onze mening de onderzoeksmogelijkheden om te komen tot de meest geschikte locatie(s). Kortom, wij verzoeken u om zonodig de teksten, maar vooral de visiekaart aan te passen.</p>	<p>Wel is er in deze verkenning een toets uitgevoerd naar landschappelijke waarden. Deze kunnen in een later stadium worden meegewogen. Uw mening dat een windmolen past bij een grootschalig landschap is onderdeel van die weging. Een windmolen zou ook kunnen in een minder grootschalig, maar nog steeds open landschap.</p>	
25b	<p>De tweede aanpassing die wij u voorstellen richt zich op de door u genoemde klimaatdoelstelling en het reduceren van CO2-uitstoot in de gemeente (2020). U wilt, naar onze mening zeer terecht, vasthouden aan deze doelstelling. U geeft aan dat ook windturbines kunnen bijdragen aan die doelstelling. U geeft echter niet expliciet aan in welke mate u dit nodig acht of dit nodig is. Naar ons oordeel is dit echter wel gewenst in het belang van een duidelijke visie. Je kunt een deel van de doelstelling bereiken met energiebesparing en zonnepanelen, maar het is klip en klaar dat het niet zonder windturbines kan, omdat de deze toepassing het grootste effect sorteert. Om de doelstelling te bereiken, zouden tenminste 5 windturbines met een vermogen van ca. 2 MW of tenminste 3 van ca. 3 MW nodig zijn of meer als afgezien wordt van een groot zonnepanelenpark. Gelet op de op landelijk niveau nu reeds gestimuleerde reductie van het gasverbruik, zal de behoefte aan elektriciteit de komende jaren in versnelde mate toenemen. De vooruitzichten zijn bovendien dat het niet bij een reductie van 20% van de CO2 uitstoot zal kunnen blijven en dat er</p>	<p>Wij denken dat één of meer windmolens zeker bijdragen aan onze doelstelling, zoals ook zonnepanelen en besparingen dat doen. Daarmee is een windmolen dan ook geen 'doel', maar een middel om de doelstelling te halen</p> <p>Op basis van de doelstelling 100% duurzame energie zoeken we naar de juiste mix van energieopwekking, inclusief windenergie. In de dit jaar vaststelde "Routekaart energieneutrale kernen" is dit nader verkend. Ook kunnen verbeteringen van technieken, opslag en ontwikkelingen op het gebied van besparing leiden tot nieuwe inzichten op het gebied van duurzame energie. Daarom is er ook geen maximum aantal windmolens aan te geven.</p>	niet

	na 2020/2025 meer moet gebeuren. Dit betekent dat reeds binnen de reikwijdte van de structuurvisie een groter aantal turbines nodig zal kunnen zijn. Gelet op de impact van de turbines, die in Olst-Wijhe een stuk hoger moeten worden dan 100 m., stellen wij u voor om de tekst van de visie aan te vullen door aan te geven dat u binnen de periode van de structuurvisie uitgaat van 3 of meer grote windturbines. Teneinde te komen tot een duidelijke afbakening stellen wij u voor om het maximum te stellen op 6.	Het is denkbaar dat we in de verre toekomst ook geen windmolens meer hebben (of andere, betere windmolens en er dus minder van nodig zijn) Dat er sprake is van een periode die nodig is om te overbruggen, richting nieuwe energiesystemen. Daarmee is ook het effect op de ruimte dus tijdelijk, zoals ook alle andere periodes die kenmerken in het landschap hebben achtergelaten meer of minder tijdelijk zijn.	
26			
26a	Wij complimenteren u met dit weldoordacht document met goed gekozen aandachtsgebieden als identiteit, IJssel, duurzaamheid, leefkwaliteit, bereikbaarheid en toerisme. Het gekozen motto behouden en versterken van de identiteit (kernkwaliteiten) van het unieke Sallandse landschap aan de IJssel met de landgoederen en dorpen onderschrijven wij van harte.	Wij danken u voor uw opmerking.	niet
26b	Naast de landschappelijke waarde wordt de cultuurhistorische waarde van landgoederen in de visie aangestipt. 'De landgoederen zijn daarnaast ook belangrijke plekken waar het verhaal van het verleden van het gebied verteld kan worden.' Als beheerders van Klein Hoenlo en ter zake deskundigen zijn wij zeker bereik daaraan een steentje bij te dragen. Mede gezien deze landschappelijke en cultuurhistorische waarden van zuidelijk Olst zijn wij ingenomen met de uitkomsten van het verkeersstudie Olst-Wijhe, waaruit zonneklaar blijkt dat een noordelijk tracé voor een rondweg verreweg de meest efficiënte oplossing voor een betere verkeersdoorstroming is. Uiteraard is het voor aanwonenden nooit prettig om een dergelijk weg langs het huis te krijgen, maar ons inziens doet een noordelijk tracé het landschap minder geweld aan dan een zuidelijke variant. Het zou jammer zijn als Olst zich door een verkeersader laat afsnijden van de landgoederenzone. Wij onderschrijven de keuze van een noordelijke ontsluitingsweg dan ook nadrukkelijk.	Wij zijn verheugd te horen dat u zich wilt blijven inzetten voor de ontwikkeling van landgoederen. Uw punt is duidelijk. Voor wat betreft de zuidelijke variant verwijzen wij hier naar het aanvullende en verdiepende verkeersonderzoek Olst	niet
27			
27a	Complimenten worden gemaakt voor de opzet van de Structuurvisie in het licht van de subtitel 'Ruimte voor initiatief en innovatie'. Dit sluit aan bij de doelstellingen en activiteiten van de Stichting. De hoofdlijnen van de Structuurvisie resoneren met de perspectieven waar de Stichting zich sterk voor maakt.	Het doet ons deugd dat de benadering zoals verwoord in de subtitel positief wordt ontvangen door de Stichting. Ook is het prettig om te vernemen dat er een duidelijke samenhang is tussen de hoofdlijnen van de Structuurvisie en de ambities en	niet

		perspectieven waar de Stichting zich voor inzet.	
27b	Kansen worden gezien in het aantrekkelijker maken van de Regio voor grotere groepen natuurvriendelijke recreanten van elders. Daarbij gaat de gedachte uit naar de aankleding van nieuwe en bestaande wandel- en fietsroutes met eetbare soorten van planten, bomen en struiken. Door verbetering van de toegankelijkheid van de Regio kan dit verder worden opgepakt. Een nieuwe doorgaande wandelroute door de uiterwaarden wordt in dat kader bepleit.	In de Structuurvisie is in het hoofdstuk 'Visie' bij de prachtige IJsselzone beschreven dat we inzetten op goede verbindingen (fiets en wandel) tussen de IJsselzone en de directe omgeving waaronder de dorpen Olst en Wijhe en het Sallandse platteland met de aan de overzijde van de IJssel liggende dorpen. Hierbij is het zeker mogelijk en ook wenselijk om koppelingen te maken met eetbare soorten van planten, zie ook het volgende punt.	niet
27c	Een koppeling van wandelroutes langs de IJssel met de landgoederen ten zuiden van Olst en Boskamp geeft mooie kansen op een 'ommetje' vanuit het centrum van Olst, door het eetbare park in wording ten oosten van de Aardehuiswijk. Dit lijkt een aantrekkelijke verrijking van het bestaande lokale recreatiepalet.	Wij onderschrijven dat deze koppeling van routes kansen geeft op aantrekkelijke 'ommetjes' en dat daarbij een mooie link gelegd kan worden met voedselinitiatieven van de Stichting. We zullen deze kans op kwalitatieve verbindingen en crossovers meenemen in de beschrijving van de visie op de prachtige IJsselzone.	aanvullen
27d	De indiener zienswijze heeft na haar oprichting in april 2016 met succes een deel van de perenbongerd van de familie Steenbruggen voor kaalslag weten te behoeden. Bij de start van het ecologische beheer van dit bijzondere cultuurlandschap zijn veel 'noabers' betrokken. De randvoorwaarden voor het doortrekken van deze innovatieve beheerslijn lijken aanwezig (zie het zogenaamde ParticiPeren). Sterk wordt gehecht aan het behoud en verhogen van de kwaliteit van dit Sallandse landschap.	De Structuurvisie biedt de kaders om deze aanpak en beheerslijn voort te zetten. Behoud en versterking van het Sallandse landschap is een belangrijk uitgangspunt voor de Structuurvisie. Daarnaast wordt ruimte gegeven voor initiatief en innovatie. Verbindingen tussen recreatie, ecologie en landschapsbeheer zijn daarbij zonder meer welkom. Zowel in de IJsselzone als het Sallandse platteland zijn er kansen om op deze wijze tot een succesvolle brede aanpak te komen.	niet
27e	De zuidelijke variant van een gewenst rondwegtracé wordt als een bedreiging gezien voor gewenste ontwikkelingen zoals hiervoor aangegeven. Gepleit wordt ervoor om in het definitieve besluit voor een tracé de huidige en toekomstige landschappelijke waarde van de zuidelijke variant zwaar mee te laten wegen, met inbegrip van de beschreven sociaal-culturele en – economische waarden.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
28			
28a	Pleidooi voor een overkoepelend verdienmodel dat draait om 'renderend	Wij hebben uw zienswijze gelezen en denken dat een	niet

	landschap', waarbij economie en ecologie niet tegen elkaar worden uitgespeeld. In de landbouw en het beheer van groene terreinen zijn er mogelijkheden om de uitdagingen van klimaatmitigatie op te nemen	verdere uitwerking van landbouw, of renderend landschap zeker waardevol is, maar niet op zijn plaats is in deze structuurvisie. Zo ook klimaatmitigatie in de landbouw. Een verdieping op dit onderwerp verdient aandacht, maar niet op dit moment in de structuurvisie.	
29			
29a	Indiener schaart zich achter de inhoud van zienswijze 21.	Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze 21.	
30			
30a	De zienswijze is inhoudelijk exact hetzelfde als verwoord onder zienswijze 14.	Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze 14.	
31			
31a	Een prachtig document waarin een uitgebreide beschrijving van de huidige kwaliteiten van onze mooie gemeente staat. Want wie wil geen sterke dorpen, een prachtige IJsselzone, lommerrijke landgoederen en een leefbaar platteland. Iedereen natuurlijk! Juist die concrete punten zijn van groot belang voor Olst. En dat missen we helaas in de nu voorliggende structuurvisie.	De visie beschrijft onze doelen, ambities en speerpunten. Het bereiken/realiseren hiervan willen we samen doen met de inwoners, ondernemers maatschappelijke organisaties en college-overheden. Dit betekent dat we na de vaststelling van de visie gezamenlijk aan de slag gaan om de ambities te vertalen naar oplossingsstrategieën en een concreet uitvoeringsprogramma. Zie hoofdstuk 5 van de visie.	Wel, aanvullen blz. 54.
31b	Ten aanzien van het verkeersvraagstuk hebben we de informatiebijeenkomst op 14 december bezocht. Hoewel er een goed rapport ligt werd daar helaas niet goed duidelijk wat de voor- en nadelen van de noordelijke en zuidelijke rondweg zijn. Zoals het er nu uit ziet denken wij dat de noordelijke rondweg de meeste oplossingsrichtingen zal bieden. Daarbij kan dan tevens de kwetsbaarheid van de spoorwegovergang opgelost worden.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	wijzigen
31c	Tenslotte hebben we bij de informatiebijeenkomst aangegeven dat de verkeerssituatie op de Rijksstraatweg geheel mist. Niet alleen de oversteek van en naar de Veerweg is een probleem, zonder de signaleringsborden zou er te hard gereden worden en het langzame verkeer helemaal niet meer uit de voeten kunnen. Ook bij 50 km/u is het voor fietsers en voetgangers niet goed toeven op de Rijksstraatweg. Wij vragen hiervoor uw nadrukkelijke aandacht.	Wij erkennen dat de verkeersveiligheid van de N337 in Olst (en ook in Den Nul) een probleem is, met name voor langzaam verkeer. Het verbeteren hiervan is in de visie opgenomen als één van de ambities (blz. 43 onder 'Bereikbaarheid en mobiliteit' en blz. 56 onderaan). Dit probleem heeft dus zeker onze aandacht. Deze provinciale weg is geschikt voor de verwerking van grotere hoeveelheden verkeer. De verkeersintensiteiten in en rondom Olst zijn	niet.

		nauwelijks van invloed op de N337. Het aanbod vanaf de gemeentelijke (zij)wegen blijft hetzelfde. De provinciale en gemeentelijke hoofdfietsroutes worden verwezen via het centrum van Olst. Er zijn geen mogelijkheden tot de aanleg van aparte fietspaden langs de Rijksstraatweg binnen de kom van Olst. Verder kan omwille van het economisch belang de rijbaan niet worden afgewaardeerd naar 30 km per uur en conform de hierbij behorende CROW inrichtingseisen worden ingericht.	
32			
32a	De zienswijze is inhoudelijk exact hetzelfde als verwoord onder zienswijze 14.	Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze 14.	
33			
33a	De zienswijze is inhoudelijk exact hetzelfde als verwoord onder zienswijze 14.	Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze 14.	
34			
34a	De zienswijze is inhoudelijk exact hetzelfde als verwoord onder zienswijze 14.	Wij verwijzen naar de beantwoording van zienswijze 14.	
35			
35a	De indiener geeft een analyse van alle soorten verkeer en herkomst en bestemming van het verkeer. De knelpunten zijn de Kornet van Limburg Stirumstraat, het centrum van Olst, de Dekkerlaan en de Jan Hooglandstraat. De indiener geeft dat een noordelijke omloop met een kruising onder het spoor door, r aangesloten op de Meente, geen optie is, omdat De Meente nu reeds een racebaan is.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	Wijzigen
35b	De zuidelijke omloop is een betere optie omdat de rotonde bij de Kneu dan effectiever kan worden benut en tevens een betere verbinding voor de bewoners van Olst-Zuid met Averbbergen, De Boskamp, Diepenveen enz. is. Olst is meer gericht op Deventer, een zuidelijke omloop is dan aantrekkelijke ten behoeve van calamiteiten verkeer.	Deze zienswijze is meegenomen in het aanvullende en verdiepende onderzoek Verkeerssituatie Olst.	wijzigen

Reactie op zienswijzen – deel 2

Dit onderdeel heeft betrekking op de zienswijzen die zijn ingediend naar aanleiding van het aanvullende verkeersonderzoek Olst, dat vanaf 5 juli tot 15 september 2017 ter inzage heeft gelegen.

Zienswijzen Structuurvisie Olst-Wijhe, onderdeel verkeer Olst.

De door het college van B&W voorgestelde wijzigingen in de Structuurvisie Olst-Wijhe met betrekking tot de verkeersstudie Olst hebben van 5 juli 2017 tot en met 15 september 2017 ter inzage gelegen voor het indienen van een zienswijze. Binnen deze termijn is door twee partijen een zienswijze ingediend. Daarnaast heeft de provincie Overijssel een reactie op de structuurvisie Olst-Wijhe, onderdeel verkeer Olst ingediend. De gestelde vragen en opmerkingen op de informatieavond van 21 juni 2017 over de verkeersstudie Olst zijn als bijlage toegevoegd.

De zienswijzen en de vragen en opmerkingen richten zich op een aantal zaken.

Partij 1

Partij 1 complimenteert het college, dat zij in deze fase afziet van de noordelijke als wel de zuidelijke rondweg in Olst. Partij 1 is het ook eens met in te zetten op variant 2, waarbij gekeken wordt naar het aanpassen van de Jan Hooglandstraat (al of niet met fietstunnel waarbij ingezet wordt op een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor Olst en Boskamp. Partij 1 is wel van mening dat het creëren van een extra fietspad (zo is geopperd gebruik te maken van de bestaande beveiligde spoorkruising bij de Enkweg) geen positieve bijdrage zal leveren aan het beoogd doel. Fietsers, zo blijkt uit divers wetenschappelijk onderzoek en uit de praktijk, zullen **altijd** voor de kortste weg kiezen. Ook al is het omrijden minimaal. Partij 1 adviseert:

1. Geen extra fietspad in het buitengebied aanleggen.
2. De beschikbare financiën voor het aanleggen van een extra fietspad in het buitengebied in te zetten voor het optimaliseren van het veilig maken van de Jan Hooglandstraat.

Verder wordt aangegeven dat geaccepteerd moet worden dat iedere dorp zijn eigen drukste weg heeft waar de veiligheid en leefbaarheid het best gerealiseerd kan worden door snelheidsverlaging en verbeteringen op het bestaand traject.

Partij 2

Partij 2 geeft aan dat er een aantal gesprekken zijn gevoerd. In deze gesprekken is de verkeersproblematiek in het dorp en de onveilige situatie die zich daar soms bij voordoet aan de orde geweest. Partij 2 onderkent deze problematiek en zou dit ook graag anders zien. Ontsluiting van de industrieweg richting De Kneu (zuidelijke ontsluiting) lijkt dan ook een passende oplossing.

Partij 2 geeft aan dat zij het niet eens zijn met de nu voorgestelde keuze voor de verkeersoplossing in Olst. Dit richt zich met name op twee punten. Ten eerste op de aanscherping van de formulering op bladzijde 56.

“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 is op basis van het geldende bestemmingsplan). 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”.

Ten tweede op het niet realiseren van een zuidelijke randweg. Partij 2 vindt dat het voor nu en voor de toekomst niet wenselijk is dat (groot) vrachtverkeer en een grote hoeveelheid gemotoriseerd persoonsverkeer dwars door de kern van het dorp zijn weg moet vinden tot de provinciale weg. Dit wordt onderbouwd met de volgende argumenten:

- Er ligt al vele jaren een bedrijventerrein aan de oostzijde van de spoorlijn
- Dit bedrijventerrein heeft een beperkte ontsluiting en de kortste weg naar de provinciale weg leidt door de dorpskern.
- Zonder de gevolgen ervan tijdig te erkennen en haar ondernemers tijdig te informeren is het bedrijventerrein ingebouwd en is extra ontsluiting steeds lastiger geworden.
- Op het bedrijventerrein bevinden zich tenminste twee bedrijven met groeipotentie die de afgelopen jaren flink hebben geïnvesteerd om de continuïteit te borgen en de nodige groei voor de komende jaren mogelijk te maken.

Vanuit deze argumentatie wordt gepleit voor de aanleg van een rondweg – in zuidelijke richting - waarop ook de Industrierweg kan worden ontsloten.

De zienswijze van partij 1 onderschrijft de keuze van het college en richt zich meer op de uitwerking van de verkeerssituatie Olst na de besluitvorming over de structuurvisie Olst-Wijhe. Bij deze uitwerking zal met name onderzocht worden op welke wijze het “scheiden en spreiden” van het verkeer kan worden bereikt en vormgegeven.

De zienswijze van partij 2 richt zich op het realiseren van de zuidelijke randweg en de planologische regels zodanig formuleren dat ontwikkelingen van bedrijven aan de Industrierweg mogelijk blijven.

De gemeente kiest juist voor een leefbare en veilige ontwikkeling van Olst. Zeker gezien het feit dat uit het mobiliteitsonderzoek blijkt dat een noordelijke- of zuidelijke randweg niet of nauwelijks tot verbetering van de verkeerssituatie in Olst zal leiden. De voorgestelde keuze om te “scheiden en spreiden” zal daarentegen juist wel tegemoetkomen aan de verhoging van de leefbaarheid en de veiligheid. Na de vaststelling van de structuurvisie Olst-Wijhe zal deze variant verder worden uitgewerkt naar een uitvoerbare oplossing.

De ontwikkeling van de bedrijven aan de Industrierweg is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan beschrijft de planologische ruimte waarbinnen bedrijven wel en/of niet kunnen ontwikkelen. In de structuurvisie Olst-Wijhe wordt aangegeven, dat wijzigingen binnen de bestaande planologische ruimte worden toegestaan, mits daarmee geen afbreuk wordt gedaan aan de leefbaarheid en veiligheid in Olst. Het bieden van meer ruimte aan de bedrijven aan de Industrierweg past niet binnen de lijn, dat de veiligheid en leefbaarheid in Olst wordt bevorderd.

Reactie van de provincie Overijssel

Op 19 december 2016 heeft de provincie Overijssel gereageerd op de concept Structuurvisie, onderdeel Bereikbaarheid en Mobiliteit. De provincie heeft toen aangegeven dat de ambitie van de gemeente ‘*Verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid voor de inwoners van Olst door een nieuwe noordelijke ontsluiting te creëren*’, niet overeenkomt met de provinciale Omgevingsvisie.

Mede naar aanleiding van onze reactie heeft de gemeente Olst-Wijhe een aanvullend onderzoek laten uitvoeren. De afgelopen maanden is heel intensief gewerkt aan het hoofdstuk ‘verkeer Olst’ in de structuurvisie. De provincie is erg tevreden met de wijze waarop dit onderzoek is aangepakt en hoe de provincie hierbij -bestuurlijk en ambtelijk- is betrokken.

De gemeente Olst-Wijhe heeft op 29 juni 2017 het volgende besloten:

Op basis van dit rapport heeft het college besloten om de varianten 1, 3 en 4 niet verder uit te werken en daarom in de 'Structuurvisie Olst-Wijhe' de noordelijke randweg te schrappen en daarvoor te kiezen voor variant 2: 'Het scheiden van het langzaam verkeer en het gemotoriseerd verkeer en het spreiden van het langzaam verkeer over meerdere spoorkruisingen. Deze keuze houdt in - dat er na besluitvorming door de Raad op 20 november 2017 - variant 2 nader wordt uitgewerkt. Onderzocht wordt op welke wijze deze variant is te realiseren.

De provincie Overijssel kan zich goed vinden in dit voorstel.

Als suggestie wil de provincie nog meegeven de tekst voor de Structuurvisie op blz. 43 in te korten, omdat denkrichtingen nog kunnen wijzigen en dan wel in een structuurvisie zijn opgenomen.

In plaats van:

"Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoorkruisingen. Uit te werken 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 spoorkruising bij de Enkweg".

In te korten tot:

"Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerdere spoorkruisingen."

Met de provincie is besproken dat de gemeente de suggestie van de provincie niet volgt en vasthoudt aan de tekst van de gemeente omdat deze ook goed aansluit bij de uitkomsten van het participatieproces met alle partijen.

Vragen en opmerkingen gesteld tijdens de informatieavond

De vragen en opmerkingen gesteld tijdens de informatieavond op 21 juni 2017 richten zich voor een belangrijk deel op de uitwerking van de keuzes die in de structuurvisie Olst-Wijhe worden aangegeven. Bij de uitwerking van de vastgestelde structuurvisie Olst-Wijhe, onderdeel Olst zullen deze vragen en opmerkingen worden meegenomen

Het overzicht van de gestelde vragen en geplaatste opmerkingen is als bijlage aan dit document toegevoegd.

3. Ambtshalve voorgestelde wijzigingen

Deze paragraaf bevat een voorstel van burgemeester en wethouders voor het aanbrengen van ambtshalve wijzigingen in de visie. Het betreffen hier veelal correcties en/of aanvullingen van ondergeschikte aard die niet van wezenlijke invloed zijn op de inhoud van de visie, maar het verbeteren van de formulering of het verduidelijken of concretiseren van het voorgenomen beleid.

Waar	Huidige tekst	Voorstel B en W gewijzigde tekst
Blz. 5, 4 ^e alinea, eerste regel	'Deze visie is opgesteld om te worden gebruikt door..... en medewerkers.'	'Deze visie is opgesteld voor inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, de provincie en het waterschap, de gemeentelijke politiek, bestuurders en medewerkers.'
Blz. 21, 1 ^e alinea, vanaf regel 2	'Nieuwe wet- en regelgeving en stimuleringsprogramma's vanuit Europa, het Rijk en de provincie voor klimaatadaptatie bepalen de opgaven op het gebied van onder andere.... busvervoer, spoor). Daarnaast zijn er....voor de toekomst. Ontwikkelingen die een antwoord nodig is.'	'Deze ontwikkelingen en nieuwe wet- en regelgeving vanuit Europa, het Rijk en de provincie bepalen de opgaven op het gebied van onder andere waterveiligheid, natuur (Natura 2000) en bereikbaarheid (provinciale wegen, busvervoer, spoor). Ook zijn er ontwikkelingen die voortkomen uit maatschappelijke organisaties, het bedrijfsleven en inwoners met ideeën en wensen voor de toekomst. Ontwikkelingen die kansen bieden om ambities te realiseren, maar ook tegenstrijdige belangen veroorzaken, waarop een antwoord nodig is.'
Blz.22, 5 ^e alinea, vanaf regel 3	'De nota Ruimtelijke Kwaliteit die ruimtelijke kwaliteit.'	'In de nota Ruimtelijke Kwaliteit Olst-Wijhe, het Landschapsontwikkelingsplan Salland en de provinciale Catalogus Gebiedskenmerken zijn de kernkwaliteiten van de (stedelijke) landschappen beschreven en zij bieden ondersteuning bij het versterken van de ruimtelijke kwaliteit.'
Blz. 22, 5 ^e alinea, onderaan de volgende tekst toevoegen		'De gemeente kent een Voorziening Ruimtelijke Kwaliteit voor het compenseren van effecten van nieuwe ontwikkelingen op de groene omgeving. Ontwikkelaars dragen af aan deze voorziening teneinde de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar te maken en de gemeente zet deze voorziening in voor de versterking van het landschap.'
Blz. 23, 1 ^e alinea, regel 2	'Overheden worstelen daarmee en....of stimulerende rol.'	'Overheden geven meer en meer ruimte aan deze ontwikkelingen en zetten de sturende rol om in een meer faciliterende of stimulerende rol.'

Blz. 27, 2 ^e alinea	Hier wordt vermeld dat er circa 530 woningen in de komende 10 jaar mogen worden gerealiseerd. Op basis van de laatste voorstellen van de provincie gaan we uit van circa 500 te bouwen woningen in de komende 10 jaar.	Aanpassing getal: '530' vervangen door '500'. Tekst kan verder ongewijzigd blijven.
Blz. 27, onderaan	De zin is niet af. 'Met een ouder wordende en om"	Zin schrappen
Blz. 54, 2 ^e alinea,	onderaan de volgende tekst toevoegen:	'... met een duurzame focus en ruimte voor maatwerk.'
Blz. 56 1 ^e alinea	Aanvullen achter '...ingesteld worden.'	Geen streepje, maar nieuwe alinea, onder het kopje wonen. 'Deze structuurvisie volgt de geest van de nieuwe Omgevingswet. Daarom zal bij de uitvoering van deze visie bij de evenwichtige toedeling van functies in ieder geval rekening gehouden worden met het belang van het beschermen van de gezondheid. Daarvoor zal zo nodig deskundig advies worden gevraagd.'
	Ambtshalve wijzigingen n.a.v. ambtelijk overleg met de provincie Overijssel	
Blz. 33	<u>Natuur en Ecologie</u> Wordt wat beperkt/verengd omschreven. Natuur is meer dan alleen Natura2000. Suggestie om meer nadruk te leggen op beleving van natuur in de eigen leefomgeving. Voorbeeld is natuurspeelplaats Olst	Tekst wordt als volgt aangevuld: 'Het belang van een 'groene inrichting van de directe woonomgeving, voor zowel mens als flora en fauna, wordt steeds meer onderkend. De beleving van natuur in de eigen woonomgeving draagt bij aan het welbevinden van de inwoners en vergroot het 'groene' bewustzijn. De natuurspeelplaats in Olst is een sprekend voorbeeld.'
Blz. 34 over bereikbaarheid, alinea die begint met 'De oost-westverbindingen;	Passage ' "De toegankelijkheid van het platteland vanaf de provinciale wegen is, met name voor landbouwverkeer, te beperkt. De behoefte aan meer en bredere toegangswegen leidt tot overlast door sluipverkeer, dat gebruik maakt van die oostwestverbindingen tussen de N337 en de N348." wordt geschrapt/aangepast. Er is behoefte aan bredere wegen, dit leidt wel tot overlast door sluipverkeer. Het is niet de bedoeling om meer wegen aan te laten sluiten op de provinciale wegen.	Tekst in de 4 ^e alinea wordt als volgt: "De toegankelijkheid naar de lokale wegenstructuur vanaf de provinciale wegen voor het landbouwverkeer is te beperkt. Er zal op een aantal locaties onderzocht worden of bredere toegangswegen, al dan niet gecombineerd met fietspaden, deze toegankelijkheid kunnen verbeteren."

Blz. 34 over Groot onderhoud N337	Er staat dat na 2020 wordt gestart met groot onderhoud. Het is beter te spreken over 'vanaf 2022'.	De tekst op blz. 34 wordt gewijzigd. Opgenomen wordt in de tekst dat de provincie vanaf 2022 groot onderhoud aan de N337 gaat uitvoeren.
Blz. 37, speerpunt toekomstbestendige landbouw	Wat wordt hieronder verstaan. Enige verheldering is gewenst.	Het begrip toekomstbestendige landbouw is op blz. 51 aangaande de visie op het Sallandse Platteland verder uitgewerkt.
Blz.38 en 43: de tekst en illustratie in de SV geeft de indruk dat er een nieuwe noordelijke ontsluiting bij de dijk komt	Dat is niet de bedoeling, de noordelijke ontsluiting takt aan op de Meente	Deze aansluiting weghalen.
Blz. 37: bij de algemene speerpunten wordt de ontwikkeling en beheer van natuur- en landschapskwaliteit en gemist.	Versterking van de natuur- en landschapskwaliteiten zijn een belangrijk speerpunt in deze visie, zeker ook met het oog op een aantrekkelijk woon-, werk- en recreatief klimaat.	Aan speerpunt 4 'versterken van toekomstbestendige landbouw en landgoederen' toevoegen 'en aandacht voor de natuur- en landschapskwaliteiten'.
Blz. 41: vergroening woonomgeving en klimaatadaptatie	Bij beheer en inrichting openbare ruimte aandacht besteden aan vergroening van de woonomgeving en klimaatadaptatie	Zin toevoegen: bij beheer en inrichting openbare ruimte aandacht besteden aan vergroening van de woonomgeving en klimaatadaptatie.
Blz. 45- Prachtige IJsselzone en blz. 51 – Sallandse Platteland: agrarisch natuurbeheer.	Onder het kopje 'Landbouw' aan agrarisch natuurbeheer ook landschapsbeheer toevoegen.	Zin wordt als volgt gewijzigd: stimuleren van agrarisch natuur- en landschapsbeheer.
Blz. 53 – bij Sallandse Platteland staat onder het kopje duurzaamheid 'stimuleren van	Wat onder geschikte gebieden wordt verstaan wordt niet duidelijk.	Een ruimtelijke verkenning is opgestart en die zal leiden toe een toetsingskader. In de tekst op blz. 54 wordt opgenomen dat er een uitwerking komt, maar nu nog niet beschikbaar is.

windenergie in daarvoor geschikte gebieden'		
	Ambtshalve wijzigingen n.a.v. ambtelijk overleg met het Waterschap Drents Overijsselse Delta	
Blz. 15, 2e alinea	Wijzigen '...de verdichting van de moerasbossen bij Fortmond.' wordt:	Wijzigen '...de verdichting van de moerasbossen en de hardhoutoibossen bij Fortmond.'
Blz. 19, 1 ^e alinea	Toevoegen achter: '...herkenbaar en beleefbaar zijn.'	'Nog wel heel goed herkenbaar zijn de weteringen. Deze watergangen zijn gegraven voor de afvoer van overtollig water uit de marsen (laag gelegen vlakten).'
Blz. 21. 1 ^e alinea	Waterschap is ook een partij in de klimaatadaptatie	Toevoegen tussen '..het Rijk' en 'en de provincie': ', het waterschap '
Blz. 21, groene kader	Waterveiligheid ontbreekt in de ontwikkelingen. Dit wordt toegevoegd onder de 4 ^e ontwikkeling	Onder dynamiek van het landschap wordt de tekst: '...(landbouw, landgoederen, natuur, ecologie, water en waterveiligheid)'
Blz. 32, 2 ^e deel, eerste alinea	De maatregelen langs de IJssel staan niet helemaal op zichzelf.	Onder Water toevoegen achter: '..waar worden genomen.': 'Deze maatregelen worden integraal afwogen waarbij aspecten als grondwaterstanden, beplanting, de waterafvoeren in de weteringen en afkoppeling van hemelwater meespelen'.
Blz. 41, onder Wonen	Toevoegen waterveiligheid	Extra aandachtsstreepje: '- Waarborgen van de waterveiligheid en beperken van wateroverlast.'
Blz. 43, laatste punt	Toevoegen achter '...en ontwikkelingen.':	'De Zandwetering die langs de dorpen loopt biedt goede aanknopingspunten om de ruimtelijke kwaliteit van de dorpsranden te verbeteren.'

4. Overzicht voorgestelde wijzigingen

Samengevat stellen burgemeester en wethouders voor om de Structuurvisie Olst-Wijhe 'Ruimte voor initiatief en innovatie' vast te stellen met de volgende wijzigingen:

Waar	Huidige tekst	Voorstel B en W gewijzigde tekst
Voorblad	Nieuwe datum vermelden en weghalen term "definitief concept".	Nieuwe datum Weghalen "definitief concept"
Blz. 5, 4e alinea, eerste regel	'Deze visie is opgesteld om te worden gebruikt door..... en medewerkers.'	'Deze visie is opgesteld voor inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, de provincie en het waterschap, de gemeentelijke politiek, bestuurders en medewerkers.'
Blz. 11, 5 ^e zin van onderen	Het woord "groot" weghalen voor het woord "aantal".	Wijzigen: "groot" weghalen
Blz. 15, 2e alinea	Wijzigen '...de verdichting van de moerasbossen bij Fortmond.' wordt:	Wijzigen '...de verdichting van de moerasbossen en de hardhoutooibossen bij Fortmond.'
Blz. 15, begin derde alinea	Zin toevoegen voor de zin 'de IJssel vormt een'. Zin toevoegen voor de zin 'de IJssel vormt een'. de IJssel is een belangrijke doorgaande hoofdvaarweg; jaarlijks passeren ca 8.500 schepen de gemeente Olst-Wijhe, die tezamen ca. 12 miljoen ton goederen vervoeren	de IJssel is een belangrijke doorgaande hoofdvaarweg; jaarlijks passeren ca 8.500 schepen de gemeente Olst-Wijhe, die tezamen ca. 12 miljoen ton goederen vervoeren
Blz. 19, 1 ^e alinea	Toevoegen achter: '....herkenbaar en beleefbaar zijn.'	'Nog wel heel goed herkenbaar zijn de wateringen. Deze watergangen zijn gegraven voor de afvoer van overtollig water uit de marsen (laag gelegen vlakten).'
Blz. 21, 1e alinea, vanaf regel 2	'Nieuwe wet- en regelgeving en stimuleringsprogramma's vanuit Europa, het Rijk en de provincie voor klimaatadaptatie bepalen de opgaven op het gebied van onder andere.... busvervoer, spoor). Daarnaast zijn er....voor de toekomst. Ontwikkelingen die een antwoord nodig is.'	'Deze ontwikkelingen en nieuwe wet- en regelgeving vanuit Europa, het Rijk, het waterschap en de provincie bepalen de opgaven op het gebied van onder andere waterveiligheid, klimaatadaptatie, natuur (Natura 2000) en bereikbaarheid (provinciale wegen, busvervoer, spoor). Ook zijn er ontwikkelingen die voortkomen uit maatschappelijke organisaties, het bedrijfsleven en inwoners met ideeën en wensen voor de toekomst. Ontwikkelingen die kansen bieden om ambities te realiseren, maar ook tegenstrijdige belangen veroorzaken, waarop een antwoord nodig is.'
Blz. 21, groene kader	Waterveiligheid ontbreekt in de ontwikkelingen. Dit wordt toegevoegd onder de 4 ^e ontwikkeling	Onder dynamiek van het landschap wordt de tekst: '...(landbouw, landgoederen, natuur, ecologie, water en waterveiligheid)'

Blz. 22	De term “Ontwikkelaars” vervangen door “Aanvragers”.	Aanpassing: “Ontwikkelaars” vervangen door “Aanvragers”.
Blz. 22, midden	Zin toevoegen na de opsomming van goede voorbeelden.	‘Daarnaast is binnen de agrarische sector een duidelijke groei van gebruik van zonnepanelen waarneembaar.
Blz.22, 5 ^e alinea, vanaf regel 3	<i>‘De nota Ruimtelijke Kwaliteit die ruimtelijke kwaliteit.’</i>	‘In de nota Ruimtelijke Kwaliteit Olst-Wijhe, het Landschapsontwikkelingsplan Salland en de provinciale Catalogus Gebiedskenmerken zijn de kernkwaliteiten van de (stedelijke) landschappen beschreven en zij bieden ondersteuning bij het versterken van de ruimtelijke kwaliteit.’
Blz. 22, 5 ^e alinea, onderaan de volgende tekst toevoegen		‘De gemeente kent een Voorziening Ruimtelijke Kwaliteit voor het compenseren van effecten van nieuwe ontwikkelingen op de groene omgeving. Ontwikkelaars dragen af aan deze voorziening teneinde de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar te maken en de gemeente zet deze voorziening in voor de versterking van het landschap.’
Blz. 23, 1e alinea, regel 2	‘Overheden worstelen daarmee en....of stimulerende rol.’	‘Overheden geven meer en meer ruimte aan deze ontwikkelingen en zetten de sturende rol om in een meer faciliterende of stimulerende rol.’
Blz. 27, 2 ^e alinea	Hier wordt vermeld dat er circa 530 woningen in de komende 10 jaar mogen worden gerealiseerd. Op basis van de laatste voorstellen van de provincie gaan we uit van circa 500 te bouwen woningen in de komende 10 jaar.	Aanpassing getal: ‘530’ vervangen door ‘500’.
Blz. 27, onderaan	De zin is niet af. ‘Met een ouder wordende en om”	Zin schrappen.
Blz. 30	In de alinea onder de kop “landbouw” staat de naam “Salland Boert Bewust”. Dat moet zijn:	“Salland boert en eet bewust”.
Blz.30, onder de kop ‘landbouw’	Op het gebied van kwantiteit en prijzen zal de sector in Nederland, en zeker in ons gebied, de concurrentieslag met het buitenland verliezen.	Zin helemaal schrappen.
Blz. 30, onder kop ‘landbouw’, 2 ^e alinea	Onduidelijk is nog wat dat precies voor de landbouw in Olst-Wijhe gaat betekenen, maar dit kan grote consequenties hebben.	Zin helemaal schrappen.
Zelfde alinea	Toevoegen zin.	‘Voor de IJsseluiterwaarden in Olst-Wijhe is er nog geen beheersplan beschikbaar. Daardoor is nog niet bekend wat dit voor de landbouw in Olst-Wijhe gaat betekenen.’
Blz. 30, voorlaatste	Voor de term “beheerplan” het woord “definitief” toevoegen.	Toevoegen: “definitief”

alinea	Ook een zin toevoegen:	Toevoegen een zin: Er is inmiddels wel een ontwerp-beheerplan Natura 2000 Rijntakken, waar de uiterwaarden van de IJssel onderdeel van uitmaken.
Blz. 31, kopje 'Landgoederen', 2 ^e alinea	De landgoedeigenaren... met het agrarisch natuurbeheer (Groenblauwe diensten).	'De landgoedeigenaren... met het agrarisch natuurbeheer (Groenblauwe diensten). Deze inkomsten wegen over het algemeen niet op tegen de kosten die men moet maken voor instandhouding.'
Blz. 32, 2 ^e deel, eerste alinea	De maatregelen langs de IJssel staan niet helemaal op zichzelf.	Onder Water toevoegen achter: '..waar worden genomen.': 'Deze maatregelen worden integraal afwogen waarbij aspecten als grondwaterstanden, beplanting, de waterafvoeren in de weteringen en afkoppeling van hemelwater meespelen'.
Blz. 32 midden	De term "Koppelkansen" vervangen door "meekoppelkansen".	Vervangen: "koppelkansen" door "meekoppelkansen".
Blz. 32, onder kopje 'oppervlaktewater'	Toevoegen tekst direct onder het kopje 'oppervlaktewater'.	'Wereldwijd is schoon water een eerste levensvoorwaarde voor mensen, dieren en planten. Schoon water alleen maakt een rivier niet vanzelfsprekend tot een gezonde leefomgeving. Daarvoor moet het water ook zo natuurlijk mogelijk zijn ingericht. In en langs de IJssel zijn en worden projecten uitgevoerd ter verbetering van de ecologische kwaliteit. Dit zijn projecten onder de noemer van Kader Richtlijn Water.'
Blz 33, kopje 'Natuur en ecologie'	Het landschap langs de IJssel... in kaart gebracht worden.	'Het landschap langs de IJssel... in kaart gebracht worden. Het belang van een 'groene inrichting van de directe woonomgeving, voor zowel mens als flora en fauna, wordt steeds meer onderkend. De beleving van natuur in de eigen woonomgeving draagt bij aan het welbevinden van de inwoners en vergroot het 'groene' bewustzijn. De natuurspeelplaats in Olst is een sprekend voorbeeld.'
Blz. 34, derde alinea onder 'bereikbaarheid'	In de nabije toekomst wordt in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma de dijk onderzocht en verbeterd en na 2020 start de provincie met groot onderhoud aan de N337'	In de nabije toekomst wordt in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma de dijk onderzocht en verbeterd en vanaf 2022 start de provincie met groot onderhoud aan de N337.
Blz. 34, vierde alinea onder 'bereikbaarheid'	De toegankelijkheid van het platteland vanaf de provinciale wegen is, met name voor het landbouwverkeer, te beperkt. De behoefte aan meer en bredere toegangswegen leidt tot	'De toegankelijkheid van het platteland via de provinciale wegen naar de lokale wegenstructuur is met name voor het landbouwverkeer te beperkt. Er zal op een aantal

	overlast door sluipverkeer, dat gebruik maakt van de oost-westverbindingen tussen de N337 en de N348.	locaties onderzocht worden of bredere toegangswegen, al dan niet gecombineerd met fietspaden, deze toegankelijkheid kunnen verbeteren. Aandachtspunt hierbij is mogelijke overlast van sluipverkeer, dat gebruik maakt van de oost-west verbindingen tussen de N337 en de N348.'
Blz. 34 voorlaatste alinea	"Aandachtspunt" vervangen door "punt van zorg".	Vervangen: "Aandachtspunt" door "punt van zorg".
Blz. 34, voorlaatste alinea	Er is steeds minder ruimte als gevolg van de in omvang groeiende landbouwmachines en auto's.	Er is steeds minder ruimte als gevolg van de in omvang gegroeide landbouwmachines en de toename van auto's.
Blz. 37, eerste alinea	Wij willen werken aan een gemeente waar landbouw en landgoederen de ruimte krijgen zich duurzaam te ontwikkelen om de kwaliteit	Wij willen werken aan een gemeente waar landbouw en landgoederen de ruimte krijgen zich duurzaam en economisch te ontwikkelen om de kwaliteit
Blz. 37. Speerpunt 4	Versterken van toekomstbestendige landbouw en landgoederen	Versterken van toekomstbestendige landbouw en landgoederen en aandacht voor natuur- en landschapskwaliteiten.
Blz. 38	De zuidelijk randweg in Olst is niet aan de orde	Op de kaart de zuidelijke randweg verwijderen (2x). Dit geldt ook voor de afgeleide kaarten op de blz. 40, 44,47, 48 en 50.
Blz. 38-39 kaart	De stippellijn die een mogelijke randweg bij Olst aanduidt daar weghalen.	Stippellijn weghalen
Blz.40, kaart	Ook stippellijn daar weghalen	Stippellijn weghalen
Blz. 41, onder Wonen	Toevoegen waterveiligheid	Extra aandachtsstreepje: ' Waarborgen van de waterveiligheid en beperken van wateroverlast.'
Blz. 41 onder Wonen	Tussen haakjes "circa 500 woningen"	Toevoegen: "(circa 500 woningen)"
Blz. 43 onder kopje 'duurzaamheid,	Voor het laatste streepje een nieuw streepje toevoegen met de hiernaast vermelde tekst	bij beheer en inrichting openbare ruimte aandacht besteden aan vergroening van de woonomgeving en klimaatadaptatie
Blz. 43 eerste aandachtsstreepje	Tekst vervangen door de volgende tekst	"Verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid door het scheiden van langzaam verkeer van gemotoriseerd verkeer en het spreiden van langzaam verkeer over meerder spoor kruisingen. Uit te werken denkrichtingen daarbij zijn de inrichting van de Jan Hooglandstraat verbeteren; een tunnel voor langzaam verkeer ten zuiden van de Jan Hooglandstraat (bv. Ter hoogte van het station) en het gebruiken van de bestaande beveiligde spoor kruising bij de Enkweg".
Blz. 43, onder	Het volgende aandachtspunt toevoegen	- Het initiëren en ondersteunen van het proces om tot

Duurzaamheid...		energie neutrale kernen te komen.
: Blz. 43, laatste punt	Toevoegen achter '...en ontwikkelingen.' :	'De Zandwetering die langs de dorpen loopt biedt goede aanknopingspunten om de ruimtelijke kwaliteit van de dorpsranden te verbeteren.'
Blz. 45, onder het kopje 'water'	Toevoegen aandachtstreepje	'De scheepvaartfunctie vraagt om instandhouding van, en zo mogelijk faciliteren van meer duurzaam beheer van, de vaarweg.'
Blz. 44/45/46/47/48/49/50, kaart,	Stippellijn noordelijke randweg weghalen	Stippellijn weghalen.
Blz. 45, eerste speerpunt onder de kop 'landbouw'	Versterken van toekomstbestendige, verbrede landbouw, met ten behoeve van het behouden en versterken van landschappelijke kwaliteiten.	Versterken van toekomstbestendige landbouw, mede ten behoeve van het behouden en versterken van landschappelijke kwaliteiten.
Blz. 45, tweede aandachtstreepje	Stimuleren van agrarisch natuurbeheer	Stimuleren van agrarisch natuur- en landschapsbeheer.
Blz 47, 2 ^e alinea	De uitdaging van het IJsselfront... ..duidelijke routestructuren	De uitdaging van het IJsselfront... ..duidelijke routestructuren met behoud van de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit.
Blz. 47, 2 ^e alinea	Zin toevoegen na de zin 'De uitdaging van het IJsselfront	Hierbij kunnen mooie kwalitatieve verbindingen worden gerealiseerd met lokale ommetjes en koppelingen aan lokale voedselinitiatieven.
Blz. 47, 5 ^e bullet, onder 'vrijtijdseconomie'	Ondersteunen en ontwikkelen van recreatieve voorzieningen aan de IJssel bij Olst en bij Wijhe	Ondersteunen en ontwikkelen van recreatieve voorzieningen aan de IJssel bij Olst, Wijhe en Welsum.
Blz. 49, 1 ^e bullet, onder 'Landbouw en Landbouw en landgoederen	Versterken van de economische vitaliteit van landgoederen door ruimte te geven aan ontwikkelingen om de kwaliteit van het landgoed te behouden en/of te versterken.	Versterken van de economische vitaliteit van landgoederen door ruimte te geven aan ontwikkelingen om de kwaliteit van het landgoed te behouden en/of te versterken. Dit geldt ook voor (delen van) landgoederen buiten de begrenzing van de landgoederenzones.
Blz. 51, 2 ^e alinea, eerste zin.	De basis voor de kwaliteit van het Sallandse platteland is toekomstbestendige landbouw. Daar willen we onder bepaalde voorwaarden (duurzame, ruimtelijke en sociale kwaliteit) ruimte aan geven.	De basis voor de kwaliteit van het Sallandse platteland is toekomstbestendige landbouw. Daar willen we r ruimte aan bieden, hetgeen betekent dat we kiezen voor kwaliteit in breed perspectief. Naast duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit zijn economische vitaliteit, volksgezondheid en sociale kwaliteit daarbij belangrijke uitgangspunten. In de toekomstige Omgevingsplannen krijgt dit nadere uitwerking.

		Naast de landbouw zijn in toenemende mate ook (particuliere) grondeigenaren een belangrijke partij als het gaat om landschapsbeheer. (tekst toegevoegd aan eind 1 ^e alinea.
Blz. 51, 1 ^e alinea, tussen 'bestaande functies' en 'Samenwerken'.	Dat vraagt om ruimte voor experimenten en mogelijkheden voor het verruimen van bestaande functies. Samenwerken met en participatie..	Dat vraagt om ruimte voor experimenten en mogelijkheden voor het verruimen van bestaande functies. Wij willen landschapselementen die zo kenmerkend zijn voor het Sallandse landschap beschermen. Dat kunnen we niet alleen. Samenwerken met en participatie...
Blz. 51, 2 ^e alinea, 2 ^e zin	Daar willen we onder bepaalde voorwaarden (duurzame, ruimtelijke en sociale kwaliteit) ruimte aan geven.	Daar willen we ruimte aan geven.
Blz., 51 in de achtste zin en tweede alinea	Staatsbosbeheer verkeerd gespeld Een losse "r" moet weg	Toevoegen: "t". Weghalen "r".
Blz. 51, eerste streepje onder 'landbouw'	Bevorderen van kwalitatieve, innovatieve, duurzame en verbrede landbouw met agrarisch natuurbeheer	Bevorderen van kwalitatieve, innovatieve, duurzame en verbrede landbouw met agrarisch natuur- en landschapsbeheer.
Blz. 53, eerste streepje onder bereikbaarheid en mobiliteit.	De woorden 'zwaarder wordende landbouwverkeer'	Vervangen door 'zwaar' landbouwverkeer'.
Blz. 54, 2 ^e alinea,	onderaan de volgende tekst toevoegen:	'.... met een duurzame focus en ruimte voor maatwerk.'
Blz. 54, voorlaatste alinea	De gemeente ondersteunt de initiatieven van energie coöperaties	De gemeente ondersteunt de initiatieven van energie-coöperaties, mede in relatie tot vergaande participatie door inwoners.
Blz. 54 hoofdstuk 5, Hoe gaan we het doen	In de kop van dit hoofdstuk de term "Uitvoering" vervangen door "Uitvoeringsparagraaf"	"Uitvoering" vervangen door "Uitvoeringsparagraaf"
Blz. 54, derde alinea	"Het op te stellen uitvoeringsprogramma" In zijn geheel vervangen door de volgende tekst:	"In deze Uitvoeringsparagraaf wordt op hoofdlijnen de uitvoering van de Structuurvisie beschreven. Deze Uitvoeringsparagraaf kan periodiek geactualiseerd worden. Na vaststelling van de Structuurvisie wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld, waarin de Uitvoeringsparagraaf verder wordt uitgewerkt. Dit uitvoeringsprogramma wordt opgesteld als dynamisch document dat jaarlijks kan worden bijgesteld. Het uitvoeringsprogramma beschrijft hoe (beoogde)

		projectresultaten bijdragen aan de doelstellingen en speerpunten en zorgt voor samenhang en richting in uitvoering van de visie. De Omgevingswet zal hierbij een rode draad zijn, evenals de focus op duurzame energieopwekking en de gebiedsgerichte aanpak.
Blz. 54, laatste alinea	De windkaart, die de gemeente heeft laten opstellen, geeft de kansrijke windlocaties weer. Dat houdt niet direct in dat op die locaties windmolens worden geplaatst, maar het geeft potentiële initiatiefnemers informatie over gebieden waar dat eventueel mogelijk is. Windinitiatieven worden ondersteund mits er sprake is van vergaande participatie door inwoners.	Tekst volledig schrappen. In plaats daarvan de volgende zin toevoegen: De gemeente is een ruimtelijke verkenning gestart die zal uitmonden in een Energievisie voor duurzame energieopwekking.
Blz. 55 3e alinea	Achter ' duurzame bouwconcepten' aanvullen:	Dit vertaalt zich in het stimuleren van zongericht verkavelen, het toepassen van passieve zonne-energie en in het bevorderen van energiebesparing.'
Blz. 55, bovenste alinea	In de eerste zin het woord "Alleen" weghalen	Weghalen: "Alleen"
Blz. 55, bij vervoersbewegingen	Achter "vervoersbewegingen" een punt en dan een nieuwe zin:	"Daarmee kan tevens een bijdrage worden geleverd aan het onderhoud van landschapselementen"
Blz. 55, Laatste zin	Tweede alinea als volgt formuleren:	"Naast projecten met (particuliere) daken worden ook projecten ondersteund waarbij gebruik wordt gemaakt van bedrijfsdaken.
Blz. 55,Derde alinea		De zin: "Dit vertaalt zich in het stimuleren van zongericht verkavelen en het toepassen van passieve zonne-energie" er uit halen Vervangen: "duurzaamheidsladder" door "zonneladder. Op het niveau van de uitvoering vraagt dit om slimme, duurzame bouwconcepten, het stimuleren van zongericht verkavelen en het toepassen van passieve zonne-energie".
Blz. 55, onder Samen aan de slag	De volgende tekst toevoegen	"Omgevingswet De Omgevingswet is gericht op het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Ook is de wet gericht op het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van die fysieke leefomgeving voor maatschappelijke functies. Om dit te bereiken worden verschillende verbeteringen nagestreefd, waaronder het versnellen en verbeteren

		van de besluitvorming over projecten in de fysieke leefomgeving en het verbeteren van de inzichtelijkheid, de voorspelbaarheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht. De doelstellingen van de wet worden ook in Olst-Wijhe gerealiseerd. Ten aanzien van het thema gezondheid geldt daarbij in ieder geval de doelstelling dat bij ruimtelijke plannen steeds zal worden bekeken of gezondheidsaspecten aan de orde zijn en steeds zal worden afgewogen of een gezondheidsadvies van de GGD noodzakelijk is.”
Blz. 56. 1 ^e alinea	Aanvullen tussen 3 ^e en 4 ^e streepje	‘- het Abersonterrein in Olst wordt omgevormd naar woningbouw, passend bij de uitgangspunten in de woonvisie’
Blz. 56 1 ^e alinea	Aanvullen achter ‘...ingesteld worden.’	Geen streepje, maar nieuwe alinea, onder het kopje wonen. ‘Deze structuurvisie volgt de geest van de nieuwe Omgevingswet. Daarom zal bij de uitvoering van deze visie bij de evenwichtige toedeling van functies in ieder geval rekening gehouden worden met het belang van het beschermen van de gezondheid. Daarvoor zal zo nodig deskundig advies worden gevraagd.’
Blz. 56. 2 ^e alinea	Aanvullen achter “...te realiseren.”	‘De bedrijvigheid aan de Industrieweg in Olst is gelegen in/nabij een woonomgeving. Ter bescherming van het woonmilieu (overlast/veiligheid) zijn er grenzen aan de uitbreidingsmogelijkheden van de bedrijven. Bestaande planologische ruimte wordt geëerbiedigd, maar er wordt in dit gebied geen nieuwe planologische ontwikkelruimte geboden.
Blz. 56, sterke dorpen, onderdeel wonen	Aandachtsstreepje ‘vergevorderde woningbouwplannen op een goede manier afronden’. Dit heeft inhoudelijk geen toegevoegde waarde en is ook geen ambitie uit onze Woonvisie.	Dit aandachtsstreepje mag daarom weggehaald worden.
Blz. 56, onderdeel werken en bedrijvigheid	Aan de tekst wordt de volgende alinea toegevoegd.	‘Deze formulering betekent dat geen herziening van het bestemmingsplan mogelijk is ten behoeve 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 is op basis van het geldende bestemmingsplan). 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'.
Blz.56, onder de kop Infrastructuur	De tekst vervangen door:	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.
Blz. 57, onderaan	Regel toevoegen onderaan tekst	'Daarnaast willen wij ruimte blijven bieden aan duurzame en innovatieve landbouw.'

Bijlage: overzicht gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdens informatieavond op 21 juni 2017 in Olst.

Vragen en opmerkingen gesteld tijdens de informatieavond Verkeersstructuur Olst

- Voorkeur voor een fietstunnel ten noorden of ten zuiden van de Jan Hooglandstraat
- Als B&W en Raad besluiten tot variant 2: Een groep bewoners mobiliseren om te brainstormen over mogelijke oplossingen, zoals tracés, verminderen lokaal autoverkeer etc.;
- Overgang Enkweg gebruiken voor fietspad richting sporthal;
- Een fietstunnel bij station richting herbergier;
- De oversteek voor fietsers bij de herbergier er uit halen: te gevaarlijk;
- Tunnel voor fietsers bij station of aan kruising Jan Hooglandstraat/Spoor: langzaam en snelverkeer scheiden;
- Geen locaties voor alle scholen op één plek. Dit veroorzaakt weer druk in het verkeer;
- Voorstel is een fietstunnel bij Ter Stegestraat richting Hooiberg;
- Ter plaatse van Polletje verkeerssituatie aanpassen, is zeer moeilijke overgang voor fietsers;
- Jan Hooglandstraat autoluw aanleggen;
- Tunnel Ter Stegestraat. Rechtdoor aansluiten op de Kleistraat/Sporthallaan;
- Twijfels bij één schoollocatie;
- Het gesprek met Grolleman & Hogeslag wordt gevoerd vanuit de grondpositie en vergoeden van kosten en niet vanuit verantwoord ondernemerschap in de context van de leefomgeving van de kern. Gesprek is niet gevoerd. Alleen de prijs bepaalt. Dit is een gemiste kans;
- Maak een business-case van verplaatsen van de bedrijven en oplossen van de vraagstukken rond scholen, verlagen verkeersdruk, extra onderdoorgang bij NS, Veilig fietsen naar school. Actief beleid voeren verkeer te remmen en een beroep doen op de sociale verantwoordelijkheid van de bedrijven. Betrek de vrijgekomen gronden voor woningbouw bij de herontwikkeling. Met andere woorden: los vraagstukken in samenhang op en zet in op realiseren van samenhangende deeloplossingen;
- Vind besluitvorming plaats nadat duidelijk is hoe er met de scholen wordt omgegaan;
- De keuze voor variant 2a/b is logisch. Uitwerking daarvan is pas mogelijk als er meer helderheid is over de schoollocatie;
- Gezien de toename van verkeer op de Jan Hooglandstraat pleit ik voor behoud van twee locaties: Olst en Boskamp en niet voor clustering;
- Worden directbetrokkenen actief geïnformeerd over het verkeer, de schoollocaties en de woningbouw Abersonterrein? Als bewoners vind ik dat ik onvoldoende betrokken geïnformeerd word. Alleen doordat ik het nu goed in de gaten houd, blijf ik aangehaakt. Bovenstaande staat niet los van elkaar en zou integraal moeten worden samengevat in de structuurvisie. Tot nog toe mis ik dat;
- Op het eerste gezicht lijkt in variant 2a/b een fietstunnel bij het station en behoud van de overgang Enkweg met een goede fietsverbinding richting Kleistraat de beste optie. De fietstunnel via De Gaarde en langs het Polletje aansluiten op het tweerichtings fietspad richting Boskamp en daarbij de oversteek naar de Kleistraat verbeteren;
- Hoe worden de vrachtauto's komend van de A1 naar Olst geleid? Via de N348? Is navigatie aanpasbaar;

- Kan veiligheid niet het leidende principe zijn? Jan Hooglandstraat alleen toegankelijk maken voor langzaam verkeer. Auto's via Noord- of Zuidroute;
- Langzaam verkeer stimuleren in het dorp: waarom is het "gewoon" de auto te nemen voor een boodschapje;
- Veiligheid eerst. Als dat het uitgangspunt is, zijn de kosten van verplaatsing van het industrieterrein secundair. De verplaatsing is de fundamentele oplossing voor de lange termijn;
- Als de leefbaarheid van het dorp belangrijk is dient de industrie in het centrum geweerd te worden;
- Er zijn ooit beloften gedaan dat de industrie niet mocht uitbreiden. Het is toch gebeurd. Het is nu de kans om deze fout goed te maken. Hier gaat het ook om betrouwbaarheid van het bestuur;
- Waarom de fiets-/voetgangerstunnel als een afzonderlijke optie. Deze voorziening zou voor een goede complete oplossing moeten worden gecombineerd met variant 4, de noordelijke randweg (+ aansluiting via rotonde op het veer en kortsluiting naar weg in Middel);
- Is het niet verstandig om eerst te bepalen waar de scholen zullen worden geplaatst, voordat iets wordt besloten over een fiets-/voetgangerstunnel/rondweg, etc.;
- Zuidelijke variant: is voldoende meegenomen dat de natuurlijke aansluiting van Zonnekamp oost/west naar de landgoederen ten zuiden van Olst niet aangetast moet worden. Let ook op de natuurwaarden van dit gebied;
- Noordelijke variant: waarom geen aansluiting ten noorden van De Meente (dan blijft de Industrieweg intact). Rtonde bij de dijk is een goed idee;
- Aanpassen breedte De Meente in verband met vrachtwagens voor meer fietsveiligheid. Oversteek De Meente noord/zuid beter (Van Limburg Stirum straat naar oude Rijksstraatweg);
- Veiligheid bevorderen vooral voor fietsers. Het gebruik van de fiets bevorderen door op een aantal wegen te kiezen voor "auto te gast". Snel en langzaam verkeer zoveel mogelijk van elkaar te scheiden;
- Vrachtverkeer verminderen/weren. Verplaats de industrie van de Industrieweg naar De Meente. Afspraken maken met bedrijven over e tijden waarop vrachtwagens welkom zijn. Rondom schooltijden vrachtwagens weren in de Kornet van Limburg Stirumstraat en de Jan Hooglandstraat;
- Behoud van landschap rondom Olst, niet meer asfalt erbij;
- De Jan Hooglandstraat is een drukke weg, maar wordt niet ervaren als een onveilige weg, Juist doordat de weg smal is wordt er door auto's rekening gehouden met fietsers. Ze blijven genoodzaakt achter de fietsers rijden en daardoor wordt de snelheid beperkt;
- Maak van de Jan Hooglandstraat van het spoor tot aan de Kleistraat een "auto te gast straat" Vanaf de bocht van de Kleistraat kan dan weer gebruikt worden gemaakt van het bestaande fietspad en kunnen de auto's de snelheid weer oppakken. Dat kan ook naar de centrumkant worden gerealiseerd;
- Bij een apart vrij liggend fietspad kunnen auto's veel sneller rijden;
- De verschillende plekken voor een fietstunnel hebben alle voor- en nadelen en kosten veel geld;
- Wachten bij de spoorwegovergang wordt niet als een probleem ervaren, Wel de stoptijd van de trein naar Zwolle beperken;
- Een fietstunnel bij de Enkweg en het station veroorzaken extra omrijden, lost dus niets op.