

**Nota van beantwoording zienswijzen en
ambtshalve wijzigingen**

bestemmingsplan Olst-West 2017

NL.IMRO.1773.BP2017003003-0301

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Zienswijzen en beantwoording	4
3. Ambtshalve wijzigingen	18
4. Samenvatting wijzigingen – aanpassing plan	19

1. Inleiding

In deze nota zijn de resultaten opgenomen van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Olst-West 2017'.

Het ontwerpplan heeft ter inzage gelegen van 26 oktober 2017 tot en met 6 december 2017. Binnen deze termijn zijn er 12 zienswijzen ingediend.

Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting van deze zienswijze en het standpunt hierover van het college van burgemeester en wethouders.

Hoofdstuk 3 bevat een voorstel van burgemeester en wethouders voor het aanbrengen van een aantal ambtshalve wijzigingen in de toelichting en op de verbeelding.

Hoofdstuk 4 bevat een samenvatting van de door burgemeester en wethouders voorgestelde wijzigingen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

De voorliggende nota geldt als bijlage bij het bestemmingsplan.

2. Zienswijzen en beantwoording

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn 12 zienswijzen ingediend.

Algemene reactie van burgemeester en wethouder ten aanzien van de zienswijzen:

In het ontwerpbestemmingsplan 'Olst-West 2017' zijn de gronden met de bestemming 'bedrijf' nagenoeg hetzelfde gebleven als de gronden die in het bestemmingsplan 'Olst-West 2005' zijn aangeduid met de bestemming 'bedrijfsdoeleinden'. Een uitzondering hierop vormen de percelen die zijn uitgewisseld met de Bokkers Molle. In het bestemmingsplan 'Olst-West 2005' zijn de gronden met de bestemming 'bedrijfsdoeleinden' bestemd voor:

- a. *Gebouwen en installaties ten behoeve van een farmaceutisch bedrijf met uitsluitend bij het farmaceutisch bedrijf behorende productieruimten, kantoren, opslag- en expeditieruimten, opslagtanks, bedrijfsbrandweer, laboratoria, werkplaatsen, bedrijfsrestaurant en sanitaire voorzieningen met uitzondering van geluidzoneringsplichtige inrichtingen;*
- b. *Openbare voorzieningen;
met daarbij behorende:*
- c. *tuinen, erven en terreinen;*
- d. *groenvoorzieningen en water;*
- e. *wegen, straten en paden;*
- f. *parkeervoorzieningen en fietsenstallingen;*
- g. *tijdelijke voorzieningen ten behoeve van bodem- en grondwatersanering van het Olasfaterrein, zoals tijdelijke bouwwerken en een tijdelijk gronddepot;*
- h. *bouwwerken geen gebouw zijnde.*

In dit bestemmingsplan 'Olst-West 2005' is het parkeerterrein al mogelijk. Het parkeerterrein in het ontwerpbestemmingsplan 'Olst-West 2017' ligt op dezelfde plek en heeft de bestemming 'bedrijf' met nadere aanduiding 'parkeerterrein'.

In het bestemmingsplan 'Olst-West 2005' is ook al de toegangsweg en de rotonde mogelijk gemaakt. De onderbouwing voor de aanleg van de rotonde is nu nog actueel. Er zijn bij de procedure voor dit bestemmingsplan destijds geen zienswijzen kenbaar gemaakt tegen het parkeerterrein, de toegangsweg of de rotonde door de toenmalige omwonenden. Met het vaststellen en onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan is dan ook de ontsluiting van het Abbott terrein via het kruispunt met de Meente planologisch vastgelegd en mogelijk gemaakt.

Tijdens het opstellen van het Ontwerpplan in Hoofdlijnen door de Provincie zijn er drie bijeenkomsten met een klankbordgroep geweest, waarin onder andere omwonenden zitting hadden, ook van het Buurtcomité Onder de Rooze. De voorstellen voor de rotonde zijn samen met de klankbordgroep ontwikkeld.

De Rijksstraatweg (N337) is een provinciale weg. De provincie is initiatiefnemer voor wat betreft de rotonde. Zij hebben daarom een Ontwerpplan in Hoofdlijnen opgesteld waarin alle milieukundige en ruimtelijke aspecten zijn onderzocht. Dit plan heeft van 15 mei tot en met 26 juni 2017 ter inzage gelegen. In het bestemmingsplan 'Olst-West 2017' wordt hetgeen dat in het Ontwerpplan in Hoofdlijnen is opgesteld, planologisch geregeld. Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen is als bijlage bijgevoegd bij deze nota. Voor zover er in een zienswijze wordt verwezen naar de zienswijze die is gedaan naar aanleiding van het Ontwerpplan in Hoofdlijnen, verwijzen wij dan ook naar de beantwoording door de provincie in eerder genoemde bijlage.

Zienswijze 1

Ontvankelijkheid

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5557-2017 en is gedateerd 30 november 2017 en door de gemeente ontvangen op 30 november 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

1. In het bestemmingsplan 'Olst-West 2005' is de uitbreiding van het bedrijf Abbott mogelijk gemaakt door het uitbreiden van de bedrijfsgebouwen en een nieuw parkeerterrein aan de noordzijde van het bedrijf. Het verkeer zal worden ontsloten via een nieuwe weg via de beoogde rotonde naar de Rijksstraatweg. Deze mogelijkheden hebben tot gevolg dat:

- a. het aan- en afrijdend verkeer richting Abbott verplaatst zal worden van de Veerweg naar de beoogde rotonde en de Rijksstraatweg;
- b. gelet op de te verwachte en planologisch voorziene uitbreidingsmogelijkheden voor Abbott het bedrijf in omvang en bedrijfsvoering zal toenemen, waardoor ook het aantal verkeersbewegingen extra toeneemt. Door de te verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen langs de woning vindt de indiener dat zijn belangen onvoldoende zijn meegewogen in het ontwerpbestemmingsplan. Het woongenot van de indiener wordt hierdoor ernstig aangetast.

2. De indiener vreest voor een ernstige verslechtering van het woon- en leefklimaat ten gevolge van het toenemende wegverkeer langs zijn woning. De indiener stelt dat er ten opzichte van het kruispunt naast een toename van het aantal verkeersbewegingen ook meer remmende en optrekkende bewegingen zal gaan plaats vinden. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar een onderzoek dat op 4 april 2005 is uitgevoerd door bureau Peutz. De indiener vindt het onaanvaardbaar dat wordt verwezen naar onderzoeksresultaten van 12 jaar oud. De indiener vindt dat de stelling dat er geen sprake is van een verslechtering van het woon- en leefklimaat onvoldoende is gemotiveerd en niet steunt op deugdelijke en actuele onderzoeksresultaten.

3. Het plangebied ligt deels binnen het Natura 2000 gebied 'Rijntakken' en deels maakt het plangebied onderdeel uit van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN). Er is op 29 juni 2017 een quickscan uitgevoerd door Lieveense CSO om de mogelijke negatieve gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan op de beschermde gebieden in kaart te brengen. De indiener concludeert dat er geen Natura 2000-voortoets lijkt te zijn uitgevoerd zoals in het onderzoek is aanbevolen. Ook lijkt er geen gevolg te zijn gegeven aan het advies om een Nee, tenzij beoordeling uit te laten voeren om het ontwerpbestemmingsplan op NNN te laten onderzoeken. De onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan schiet op dit punt te kort.

4. Door het planologisch mogelijk maken van de rotonde op het kruispunt Rijksstraatweg-de Meente wordt het uitzicht van de indiener ernstig aangetast. De indiener heeft nu uitzicht over de IJssel en de uiterwaarden. Door de aanleg van de rotonde en de nieuwe parkeerplaats wordt dit volledig teniet gedaan. De indiener vindt dat zijn belangen onvoldoende zijn meegewogen. Er is volgens de indiener geen noodzaak voor de rotonde, omdat er sprake is van een adequate verkeersdoorstroming in de huidige situatie. De indiener vraagt zich af waarom er niet voor wordt gekozen om het nieuwe parkeerterrein te ontsluiten op het huidige kruispunt.

5. De indiener vreest voor lichthinder door het verkeer dat in de avond en nacht de rotonde zal passeren. Het licht van de koplampen van het verkeer draait dan in de avond en nacht zijn woning in, waar dat in de huidige situatie niet het geval is. Ook hierdoor wordt het woongenot aangetast.

6. De indiener vreest voor waardevermindering van de woning indien de plannen voor de rotonde en de parkeerplaats doorgang vinden. De koopprijs van de woning van de indiener zijn gebaseerd op het feit dat de woning een weids uitzicht over de IJssel en de uiterwaarden heeft. Door de beoogde plannen zou dit teniet worden gedaan en is het zeer waarschijnlijk dat de waarde van de woning als gevolg hiervan onderhevig zal zijn aan een substantiële daling. De financiële belangen van de indiener lijken niet te zijn betrokken bij de beoogde plannen. De indiener verzoekt om dit alsnog te doen.

Reactie van burgemeester en wethouder op deze zienswijze:

1. a. Het verkeer van en naar Abbott komt veelal vanuit het noorden over de Rijksstraatweg of uit de Meente, omdat Abbott daar ook magazijnen heeft. Door de nieuwe toegangsweg en de rotonde kan het verkeer vanuit het noorden en vanuit de Meente direct naar Abbott gaan zonder verder over Rijksstraatweg en de Veerweg te moeten ontsluiten. Het verkeer dat nu via het zuiden over de Veerweg gaat, komt straks wel 'extra' over de Rijksstraatweg en de rotonde. Maar doordat het verkeer vanuit het noorden en de Meente hier niet meer langs komt, treedt er geen verkeerstoename op. Door de beoogde oplossing met de toegangsweg en de rotonde wordt de Veerweg ontlast. Het aantal verkeersbewegingen wordt hier gehalveerd.

b. In het ontwerpbestemmingsplan 'Olst-West 2017' worden geen uitbreidingsmogelijkheden gegeven aan het bedrijf Abbott. Zowel in het bestemmingsplan 'Olst-West 2005' als het ontwerpbestemmingsplan 'Olst-West 2017' is het maximum bebouwd oppervlak 15.880 m². Hierdoor treden dan ook geen extra verkeersbewegingen op.

2. Er is inderdaad op 4 april 2005 een onderzoek gedaan naar de akoestische gevolgen van de rotonde op de Rijksstraatweg. In dit onderzoek stond de volgende conclusie: 'Vergelijking van de resultaten toont dat in de situatie met rotonde sprake is van een marginaal hogere geluidsbelasting dan in de situatie met voorrangskruising. Ten opzichte van de kruising wordt ter plaatse van het appartementengebouw 0,1 à 0,2 hogere waarden berekend en bij de woningen gelegen op grotere afstand van de kruising is geen sprake van verschil in geluidsbelasting. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de voornoemde marginale verschillen als niet waarneembaar en daarmee als akoestisch volstrekt verwaarloosbaar kunnen worden aangemerkt. Concluderend kan gesteld worden dat de aanleg van een rotonde ten opzichte van de huidige situatie met een voorrangskruising niet zal leiden tot een relevante wijziging van de geluidsbelasting ter plaatse van de nabijgelegen woningen'.

Er is een aanvullend akoestisch onderzoek gedaan op 13 februari 2017 'Quickscan reconstructie N337 Olst' waarin onder andere de toekomstige geluidsbelasting (na uitvoering van de beoogde plannen) is onderzocht. Hierin is ook rekening gehouden met een optrektoeslag (dit is een correctieterm ten gevolge van het afremmen en optrekken van het verkeer door de aanwezigheid van een kruispunt of een situatie die de gemiddelde snelheid van het verkeer strek beperkt). In dit onderzoek zijn de huidige situatie (voorrangskruising) en de beoogde situatie (rotonde) met elkaar vergeleken. Uit dit onderzoek blijkt dat op de woningen langs het te wijzigen wegvak van de Rijksstraatweg en de Meente in de toekomstige situatie geen sprake is van een toename van de geluidbelasting van 1,50 dB of meer. Er is daarom geen sprake van een reconstructie ingevolge de Wet geluidhinder. Ook is er uit het onderzoek naar voren gekomen dat vanaf de nieuw aan te leggen toegangsweg richting Abbott geen sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB. Er worden dan ook geen aanvullende eisen c.q. maatregelen gesteld aan de wegen.

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden beide bovenstaande onderzoeken genoemd. Uit de conclusie van beide onderzoeken kan worden gesteld dat er geen verslechtering van het woon- en leefklimaat optreedt met betrekking tot geluid als gevolg van het wegverkeer.

Daar komt nog bij dat de rotonde 8 meter verder naar het noorden zal komen te liggen dan waarvan uit is gegaan bij de onderzoeken. De afstand tot de woningen is dus groter geworden.

3. Het bureau heeft de voortoets in middels uitgevoerd. In deze toets is de voortoets Natura 2000 en NNN gedaan. Tevens is er een verslechteringstoets uitgevoerd.

De uitkomst van de verslechteringstoets/natura 2000 voortoets is als volgt:

- Het met ruimtebeslag van de aanleg van rotonde en ontsluitingsweg gepaard gaande areaalverlies voor niet-broedvogels en de aanleg van het recreatiegebied en het Abbott Biologicals B.V.-terrein leidt niet tot negatieve effecten op vogelsoorten. Het areaalverlies betreft ca 0,5 hectare binnen Natura 2000-gebied Rijntakken. Het grasland met plas-dras-gebiedje vormen potentieel foerageer- en rustgebied voor verschillende soorten watervogels, met name eenden en ganzen. Uit gegevens uit de NDFF blijkt niet dat deze soorten in het plangebied aanwezig zijn, en de draagkracht van het plangebied is op basis van verspreidingsgegevens en de huidige inrichting en beheer van het plangebied in de huidige vorm beperkt. Het NEM-watervogelgebied waar het plangebied binnen valt herbergt relatief geringe aantallen van de relevante vogelsoorten, welke veelal aan het open water in het telgebied gebonden zijn. Het plangebied wordt dan ook niet van belang geacht voor vogelsoorten met instandhoudingsdoelen van Rijntakken. Daarmee zullen niet-broedvogels van Natura 2000-gebied 'Rijntakken' geen negatieve effecten ondervinden van het areaalverlies en de aanleg en het toekomstig gebruik van het plangebied. Bij aanlegwerkzaamheden zijn mensen en machines in het plangebied aanwezig, wat tijdelijk tot verstoring van vogels kan leiden. Deze niet-significante verstoring is alleen tijdelijk en beperkt van aard en zal na de aanleg geen sprake meer van zijn. Ten aanzien van algemeen voorkomende vogels wordt wel aanbevolen de aanleg buiten het broedseizoen uit te voeren. Verkeer en beweging is relatief voorspelbaar, en vogels die nabij verkeerswegen verblijven zijn hier doorgaans aan gewend. Tijdens het gebruik is er geen sprake van een schrik-effect over een grotere afstand in het donker op het plangebied en de omgeving, door het plotseling aangaan van autoverlichting op parkeerplaatsen. Dit omdat een relatief hoge dichte haag rondom de

parkeerplaatsen aangelegd wordt. Met het bovenstaande is er geen sprake van significante effecten door optische verstoring of verstoring door geluid, beweging en licht en verandering in populatiedynamiek op Natura 2000-gebied 'Rijntakken'. In dit kader staat de Wet natuurbescherming niet in de weg om het plan uit te voeren. Wel wordt aanbevolen om een melding van het plan te doen bij de Provincie Overijssel, omdat een deel van het gebied een klein vlak van Natura 2000-gebied 'Rijntakken' doorsnijdt.

Ook op basis van de werkbeschrijving worden er geen cumulatieve negatieve effecten op de Natura 2000 doelstellingen verwacht. Een Passende Beoordeling met bijbehorende cumulatietoets is in deze situatie niet noodzakelijk.

De conclusie die volgt uit het nadere onderzoek naar het NNN-gebied is als volgt:

- Uit de toets is geconcludeerd dat er geen sprake is van afname van NNN-gebied. Daarmee is er geen sprake van functieverandering van de ONW en de ruigtestrook, zolang de uitwisselingsfunctie, zoals deze in de huidige situatie is, niet aangetast wordt maar juist wordt versterkt. Dit betekent dat er geen sprake is van afname van de uitwisselingsfunctie zoals deze door de huidige aanwezige soorten (zie Quickscan 2017) wordt gebruikt. Met de herinrichting kan een kwaliteitsimpuls gegeven worden aan de natuur in het plangebied, waardoor de soortensamenstelling en daarmee de biodiversiteit vergroot wordt.

De nadere onderzoeken worden aan het bestemmingsplan toegevoegd en verder wordt bovenstaande uitkomst aan paragraaf 4.8 van de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd

4. Normaliter worden er op een rotonde beplanting als bijvoorbeeld hagen geplaatst om lichthinder te beperken. Dit staat echter haaks op de wens om het uitzicht over de IJssel en de uiterwaarden te behouden. Om dit uitzicht zo veel mogelijk te behouden zal hierbij de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het definitief ontwerp (in de realisatiefase) zo veel mogelijk aandacht aan worden besteed. De provincie neemt bij deze uitwerking contact op met de omwonenden om de uiteindelijke detaillering nader af te stemmen.

Noodzaak

Het maken van een vier-taks aansluiting is een stuk onveiliger dan een rotonde. Een rotonde is gemiddeld 80% veiliger dan de overige kruispuntvormen. Dit komt onder andere doordat er bij een rotonde minder conflictpunten zijn ten opzichte van een drie- of vier-taks kruispunt. Wij verwijzen hiervoor naar hoofdstuk 3 van het Ontwerpplan in Hoofdlijnen van de provincie welke als bijlage is toegevoegd. Daarnaast is de passeer snelheid van gemotoriseerd verkeer veel lager.

5. Zie beantwoording punt 4.

6. Zie hiervoor de algemene reactie van Burgemeester en Wethouders. In het huidige plan waren de genoemde ontwikkelingen ook al mogelijk. Ten opzichte van hetgeen dat ruimtelijk is toegestaan in het reeds vastgestelde bestemmingsplan Olst-West, wordt als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan geen verkeersgroei verwacht. In het geval een belanghebbende denkt schade te lijden na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan 'Olst-west 2017' staat het belanghebbenden vrij om een beroep te doen op de van toepassing zijnde planschaderegeling.

Deze zienswijze is gedeeltelijk gegrond en leidt tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 2

Ontvankelijkheid

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5560-2017 en is gedateerd 29 november 2017 en door de gemeente ontvangen op 1 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

1. Abbott heeft de gronden achter de molen aangekocht en daarvoor in de plaats een stuk grond verkocht aan de eigenaren de bakkerij/maaldery Bokkers. De aangekochte gronden vormen één geheel met het

bedrijfsterrein. Abbott wil deze gronden gebruiken om een loge, een rijwielstalling of kantoorunits (die er nu ook al staan) te plaatsen. Een maximale bouwhoogte van 5 meter (=11 m + NAP) zou volstaan.

2. In het ontwerpbestemmingsplan worden camperplaatsen mogelijk gemaakt in de recreatieve zone. Deze camperplaatsen worden gesitueerd op een locatie in de directe nabijheid van de productiegebouwen van Abbott. In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat camperplaatsen niet zijn aan te merken als kwetsbare objecten en dat er voor de situering geen rekening hoeft te worden gehouden met de aanwezigheid van het bedrijf. De indiener vindt wel dat een bedrijf niet onevenredig in zijn belangen geschaad mag worden door het realiseren van nieuwe functies in de omgeving. De hanteren hinderafstand vanaf Abbott in relatie tot geur, geluid en veiligheid is 50 meter en daarvan kan worden afgeweken tot 30 meter als er sprake is van een gemengd gebied. In het ontwerpbestemmingsplan is afgeweken tot 10 meter. De indiener vindt dat de afstand van 30 meter gehanteerd dient te worden tussen de bedrijfsgebouwen en de camperplaatsen.

3. De indiener vreest dat de camperplaatsen door het gebruik van bbq's, vuurkorven en kapvuren van invloed zijn op het binnenklimaat van het bedrijf, doordat ten behoeve van de klimaatbeheersing buitenlucht wordt aangezogen. Daarnaast is er sprake van opslag van brandbare- en gevaarlijke stoffen, die niet leiden tot een inrichting in het kader van Bevi, maar wel aan voorschriften onderhevig is voor roken en open vuur. De indiener verzoekt daarom om een verbod op open vuur (bbq's, vuurkorven en kampvuren), zoals ook geldt in andere delen van de IJsseloever.

Reactie van burgemeester en wethouder op deze zienswijze:

1. Deze gronden worden nu al gebruikt voor kantoor units en hebben in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming 'bedrijf' gekregen. In het bestemmingsplan 'Olst-West 2005' is het op deze gronden mogelijk om een bijgebouw te bouwen ten behoeve van de molen met een hoogte van 11,5 m +NAP. Het toevoegen van een bouwvlak zal niet leiden tot een verslechtering van de ruimtelijke kwaliteit. Er kan medewerking verleend worden aan het leggen van een bouwvlak om de aangekochte percelen achter de molen onder voorwaarden dat:

- De maximale toegestane oppervlakte uit het bestemmingsplan 'Olst-West 2005' en het ontwerpbestemmingsplan 'Olst-West 2017' niet wordt vermeerderd (deze blijft maximaal 15.880 m²);
- Het bouwvlak een extra aanduiding krijgt dat er binnen dit bouwvlak geen productiegebouwen mogen worden gebouwd.
- De gebouwen een maximale hoogte van 11 m + NAP mogen hebben.

De verbeelding en de regels van het ontwerpplan zullen naar aanleiding van deze zienswijze aangepast worden.

2. In de zone die is aangemerkt voor parkeren in het recreatieve gebied zal een strook worden aangeduid voor de camperplekken en deze zullen ook als zodanig ingericht worden. Deze strook zal op een afstand van 30 meter van de bedrijfsgebouwen worden gesitueerd.

De verbeelding en de regels van het ontwerpplan zullen naar aanleiding van deze zienswijze worden aangepast.

3. Op meerdere plekken in de uiterwaarden staan borden die open vuur verbieden. Bij de uitwerking van het plan 'Olst mooier aan de IJssel' wordt meegenomen dat er een soortgelijk bord wordt geplaatst bij de ingang van het recreatiegebied, waar ook de camperplaatsen onderdeel van uit maken. Het ontwerpplan hoeft hier niet voor te worden aangepast.

Deze zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 3

Ontvankelijkheid

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5563-2017 en is gedateerd op 28 november 2017 en door de gemeente ontvangen op 4 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

1. De indiener vreest voor verlies van uitzicht op de IJssel. Dit zal een negatieve impact hebben op het woongenot van de indiener. Er is hen toegezegd dat het uitzicht behouden zou blijven. De indiener is het niet eens met de het grotere volume van de rotonde ten op zichte van de huidige infrastructuur. De indiener merkt verder op dat zij al jaren overlast ervaren van de sanering van het Olasfa terrein. Dit is nog niet afgerond.
2. Recht tegenover de woning van de indiener staat een trafohuisje. De indiener heeft toezeggingen van de gemeente (onder andere de wethouder) dat dit huisje zou verdwijnen na afbraak en later na sanering van het Olasfa terrein. In een recent bericht heeft de provincie aangegeven dat het huisje niet wordt verplaatst. Het huisje kan eventueel verplaatst worden, maar dan moet de indiener hiervoor de kosten dragen. Dit vindt de indiener niet acceptabel. Zij vinden dat het huisje verplaatst moet worden, ook omdat zij meerdere toezeggingen hebben vanuit de gemeente. Zij willen hiervoor de kosten niet dragen.
3. De parkeerplaats wordt groter dan de indiener had verwacht en komt dichterbij de rotonde toe. De indiener vreest voor inkijk in hun woning vanaf de parkeerplaats en zij vrezen dat de koplampen van de auto's in hun woning schijnen. De indiener vraagt of hierbij de inrichting van de parkeerplaats rekening mee kan worden gehouden.
4. De indiener vreest voor geluidsoverlast door remmende en optrekkende bewegingen door het verkeer dat de rotonde nadert. Zij denken dat de gevelbelasting op hun woning hierdoor te hoog wordt en ze vragen zich af of de berekening die bij het ontwerpplan is gevoegd (waaruit een toename van 1 dB is gekomen) wel goed is. De indiener stelt dat er wel degelijk een verslechtering van het woon- en leefklimaat voor omwonenden optreedt en dat het onderzoek niet voldoende is.
5. De rotonde wordt 8 meter verder naar het noorden gelegd. De indiener stelt dat dit nodig is om de fietsstroken mogelijk te maken. De huidige kruising wordt nauwelijks gebruikt door fietsers. De indiener vraagt zich af of voldoende is onderzocht dat de aan te brengen fietsstroken noodzakelijk zijn. Verder heeft de indiener begrepen dat tijdens de vaststelling van de structuurvisie is besloten een groter onderzoek uit te laten voeren naar de fietsvoorzieningen en behoeftes in de gemeente. Wat als dit onderzoek een andere uitkomst laat zien? Het nu al laten vastleggen in het bestemmingsplan is prematuur. Verder is de indiener van mening dat de dijk te smal is om daar ook nog fietsstroken naast te projecteren.
6. De indiener vreest dat hun woning in waarde daalt na realisering van de plannen. Een goede ruimtelijke ordening vraagt om het beperken van het nadeel voor omwonenden.
7. De gemeente hoort alternatieven te onderzoeken en zo een goede ruimtelijke ordening na te streven. De indiener twijfelt of de fietsstroken hun doel gaan treffen.

Reactie van burgemeester en wethouder op deze zienswijze:

1. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 4. De sanering van Olasfa heeft geen relatie met dit bestemmingsplan.
2. Het trafohuisje ligt buiten de kaders van het ontwerpbestemmingsplan Olst-West 2017. Het huisje is geen eigendom van de gemeente. Voor veranderingen of wijzigingen aan het trafohuisje wordt de indiener verwezen om contact op te nemen met de provincie.
3. Zie algemene reactie van burgemeester en wethouders.
4. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 2.
5. De aanleg van de fietspaden is onderzocht en erg belangrijk. Er moet een veilige plaats geboden worden aan fietsers die de N337 willen oversteken of een bestemming op de N337 hebben, waarbij een vrij liggend fietspad om de rotonde de meeste veilige vormgeving is voor fietsers. Dit is ongeacht het aantal fietsers, ook een enkele fietser moet de rotonde veilig kunnen passeren. Het fietspad biedt overigens ook ruimte aan eventuele voetgangers die hier anders op de rijbaan zouden moeten lopen. Bij de vaststelling van de structuurvisie is bepaald dat ten aanzien van de Jan Hooglandstraat en Kornet van Limburg Stirumstraat het langzaam verkeer wordt gescheiden van het gemotoriseerd verkeer en dat het langzaam verkeer wordt verspreid over meerdere spoor kruisingen. Dit staat los van de kruising van de N337 met de Meente. De fietsstroken op de dijk zijn nodig om de aanliggende woningen en het veer bereikbaar te maken voor fietsers.
6. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 6.
7. Zie reactie onder punt 5 van deze zienswijze. De N337 is een provinciale weg. Zie voor beantwoording ook hoofdstuk 3 van het Ontwerpplan in Hoofddlijnen van de provincie (zie bijlage).

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 4

Ontvankelijkheid

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5656-2017 en is gedateerd op 4 december 2017 en door de gemeente ontvangen op 4 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 3.

Reactie van burgemeester en wethouders op deze zienswijze:

Zie beantwoording zienswijze 3.

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 5

Ontvankelijkheid

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5672-2017 en is gedateerd op 1 december 2017 en door de gemeente ontvangen op 5 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

1. De indiener vreest voor verlies van uitzicht op en over de IJssel. Door verlegging van de rotonde naar het noorden wordt het uitzicht van de indiener belemmerd. De rotonde is groter dan de huidige infrastructuur. Als de rotonde beplant wordt met hoge struiken/bomen dan is er zeker sprake van zichthinder.

De indiener merkt verder op dat zij al jaren overlast ervaart van de sanering van het Olasfa terrein. Dit is nog niet afgerond.

2. De indiener vreest voor geluidsoverlast door remmende en optrekkende bewegingen door het verkeer dat de rotonde nadert. Zij denkt dat de gevelbelasting op hun woning hierdoor te hoog wordt en ze vragen zich af of de berekening die bij het ontwerpplan is gevoegd (waaruit een toename van 1 dB is gekomen) wel goed is. De indiener geeft aan dat de woningen in 2001-2002 zijn gebouwd met een ontheffing van de geluidsnorm en zijn gebouwd met geluidswerende voorzieningen. Enige tijd geleden is een meting uitgevoerd waar de conclusie uit kon worden getrokken dat geen enkele verhoging meer kan worden toegestaan. De indiener stelt dat er wel degelijk een verslechtering van het woon- en leefklimaat voor omwonenden optreedt en dat het onderzoek niet voldoende is. De indiener stelt dat er een nieuw akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd.

3. De rotonde wordt 8 meter verder naar het noorden gelegd. Deze verlegging is minder gunstig voor de indiener, omdat de rotonde nu meer in de zichtlijn van de indiener komt te liggen. De indiener stelt dat dit nodig is om de fietsstroken mogelijk te maken. De huidige kruising wordt nauwelijks gebruikt door fietsers. De indiener vraagt zich af of voldoende is onderzocht dat de aan te brengen fietsstroken noodzakelijk zijn. Op de gehele provinciale weg van Zwolle naar Deventer mag niet gefietst worden met uitzondering van een bepaald gedeelte van de weg in Olst, terwijl deze weg niet is ingericht voor fietsers. Dit geeft de fietsers een schijnveiligheid door ze via een veilig fietspad te sturen naar een onveilige provinciale weg. De rotonde krijgt een verhoging van 1,10 meter. Is hiervoor een onderbouwing aanwezig?

Verder heeft de indiener begrepen dat tijdens de vaststelling van de structuurvisie is besloten een groter onderzoek uit te laten voeren naar de fietsvoorzieningen en behoeftes in de gemeente. Wat als dit onderzoek een andere uitkomst laat zien? Het nu al laten vastleggen in het bestemmingsplan is

prematuur. Verder is de indiener van mening dat de dijk te smal is om daar ook nog fietsstroken naast te projecteren.

4. De indiener vreest dat haar woning in waarde daalt na realisering van de plannen. Een goede ruimtelijke ordening vraagt om het beperken van het nadeel voor omwonenden
5. De gemeente hoort alternatieven te onderzoeken en zo een goede ruimtelijke ordening na te streven. De indiener twijfelt of de fietsstroken hun doel gaan treffen.
6. De rotonde zou in beginsel deel uitmaken van een rondweg. De indiener vraagt zich af of, nu de rondweg er niet meer komt, de rotonde nog wel noodzakelijk is. Het lijkt alsof de rotonde alleen wordt gerealiseerd voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van Abbott. Wegen de kosten voor de aanleg van de rotonde op tegen het voordeel voor de gemeenschap?

Reactie van burgemeester en wethouders op deze zienswijze:

1. Zie reactie zienswijze 3 onder punt 1.
2. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 2. Verder heeft het college van burgemeester en wethouders van Olst de grenswaarde vastgesteld op 56,9 dB(A) op 14 december 1999 en zijn de woningen aan de Benedendijk voorzien van extra geluidswerende maatregelen. In de toekomstige situatie in 2028 is geen sprake van een toename van geluidsbelasting van 1,50 dB of meer en er is geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde van 56,9 dB(A). Er is daarom geen sprake van reconstructie ingevolge de Wet Geluidshinder.
3. De aanleg van de fietspaden is onderzocht en erg belangrijk. Er moet een veilige plaats geboden worden aan fietsers die de N337 willen oversteken of een bestemming op de N337 hebben, waarbij een vrij liggend fietspad om de rotonde de meeste veilige vormgeving is voor fietsers. Dit is ongeacht het aantal fietsers, ook een enkele fietser moet de rotonde veilig kunnen passeren. Het fietspad biedt overigens ook ruimte aan eventuele voetgangers die hier anders op de rijbaan zouden moeten lopen. Op het traject van Zwolle naar Deventer mag in Den Nul en op dit gedeelte in Olst gefietst worden. Op deze plekken is de maximumsnelheid dan ook 50 km per uur, terwijl dat op de rest van het traject 80 km per uur is. De verhoging van de rotonde zal in overleg met partijen op een andere wijze worden vormgegeven, waardoor het uitzicht niet wordt belemmerd. Bij de vaststelling van de structuurvisie is bepaald dat ten aanzien van de Jan Hooglandstraat en Kornet van Limburg Stirumstraat het langzaam verkeer wordt gescheiden van het gemotoriseerd verkeer en dat het langzaam verkeer wordt verspreid over meerdere spoor kruisingen. Dit staat los van de kruising van de N337 met de Meente. De fietsstroken op de dijk zijn nodig om de aanliggende woningen en het veer bereikbaar te maken voor fietsers.
4. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 6.
5. Zie onder punt 3 van deze zienswijze en reactie zienswijze 3 onder 7.
6. Zie hiervoor de algemene beantwoording ten aanzien van de zienswijze. Een vier-taks kruispunt is ongewenst vanwege de verkeersveiligheidsrisico's en een kruispunt met verkeerslichten vraagt een grotere investering dan een rotonde. De rotonde staat los van de aanleg van de rondweg. De rotonde draagt bij aan het versterken van de komgrens en het waarborgt de verkeersveiligheid en de doorstroming richting de toekomst.

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 6

Ontvankelijkheid

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5673-2017 en is gedateerd op 1 december 2017 en door de gemeente ontvangen op 5 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

1. De indiener stelt dat de koplampen van het verkeer dat over de rotonde rijdt direct in zijn woning schijnen. Dit is in de huidige situatie niet het geval, omdat de afslag langs de woning van de indiener schuin naar beneden loopt. Door de lichthinder van de beoogde rotonde, wordt het woongenot van de indiener aanzienlijk verminderd. De indiener vraagt of hiervoor goede voorzieningen worden getroffen.
2. De indiener vreest voor verlies van uitzicht op en over de IJssel. Door verlegging van de rotonde naar het noorden wordt het uitzicht van de indiener belemmerd. De rotonde is groter dan de huidige infrastructuur. De indiener heeft eerder de toezegging gehad dat het uitzicht voor hem behouden zou blijven. De indiener heeft hiervoor nog geen concrete plannen gezien. De indiener merkt verder op dat zij al jaren overlast ervaart van de sanering van het Olasfa terrein. Dit is nog niet afgerond.
3. De indiener vreest voor geluidsoverlast door remmende en optrekkende bewegingen door het verkeer dat de rotonde nadert. Zij denkt dat de gevelbelasting op hun woning hierdoor te hoog wordt en ze vragen zich af of de berekening die bij het ontwerpplan is gevoegd (waaruit een toename van 1 dB is gekomen) wel goed is. De indiener geeft aan dat de woningen in 2001-2002 zijn gebouwd met een ontheffing van de geluidsnorm en zijn gebouwd met geluidswerende voorzieningen. Enige tijd geleden is een meting uitgevoerd waar de conclusie uit kon worden getrokken dat geen enkele verhoging meer kan worden toegestaan. De indiener stelt dat er wel degelijk een verslechtering van het woon- en leefklimaat voor omwonenden optreedt en dat het onderzoek niet voldoende is. De indiener stelt dat er een nieuw akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd.
4. De rotonde wordt 8 meter verder naar het noorden gelegd. Deze verlegging is minder gunstig voor de indiener, omdat de rotonde nu meer in de zichtlijn van de indiener komt te liggen. De indiener stelt dat dit nodig is om de fietsstroken mogelijk te maken. De huidige kruising wordt nauwelijks gebruikt door fietsers. De indiener vraagt zich af of voldoende is onderzocht dat de aan te brengen fietsstroken noodzakelijk zijn. Op de gehele provinciale weg van Zwolle naar Deventer mag niet gefietst worden met uitzondering van een bepaald gedeelte van de weg in Olst, terwijl deze weg niet is ingericht voor fietsers. Dit geeft de fietsers een schijnveiligheid door ze via een veilig fietspad te sturen naar een onveilige provinciale weg. De rotonde krijgt een verhoging van 1,10 meter. Is hiervoor een onderbouwning aanwezig? Verder heeft de indiener begrepen dat tijdens de vaststelling van de structuurvisie is besloten een groter onderzoek uit te laten voeren naar de fietsvoorzieningen en behoeftes in de gemeente. Wat als dit onderzoek een andere uitkomst laat zien? Het nu al laten vastleggen in het bestemmingsplan is prematuur. Verder is de indiener van mening dat de dijk te smal is om daar ook nog fietsstroken naast te projecteren.
5. De indiener vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van de plannen. Een goede ruimtelijke ordening vraagt om het beperken van het nadeel voor omwonenden
6. De gemeente hoort alternatieven te onderzoeken en zo een goede ruimtelijke ordening na te streven. De indiener twijfelt of de fietsstroken hun doel gaan treffen.
7. De rotonde zou in beginsel deel uitmaken van een rondweg. De indiener vraagt zich af of, nu de rondweg er niet meer komt, de rotonde nog wel noodzakelijk is. Het lijkt alsof de rotonde alleen wordt gerealiseerd voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van Abbott. Wegen de kosten voor de aanleg van de rotonde op tegen het voordeel voor de gemeenschap?

Reactie van burgemeester en wethouders op deze zienswijze:

1. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 4.
2. Zie reactie zienswijze 3 onder punt 1.
3. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 2.
4. Zie reactie zienswijze 5 onder punt 3.
5. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 6.
6. Zie reactie zienswijze 3 onder punt 7.
7. Zie reactie zienswijze 5 onder punt 6.

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 7

Ontvankelijkheid

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5674-2017 en is gedateerd op 4 december 2017 en door de gemeente ontvangen op 5 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

1. De indiener stelt dat de huidige voorrangskruising aan de wet- en regelgeving voldoet, maar dat er een verkeersonveilige situatie ontstaat, omdat langzaam verkeer en snelverkeer gebruik maken van dezelfde rijbaan en er geen duidelijke komgrens is. De indiener bestrijdt dat de huidige situatie verkeersonveilig is.
2. De rotonde wordt verplaatst en vergroot ten behoeve van de aanleg van een vrij liggend fietspad om de rotonde. Dit is ongunstig voor de indiener. Het kruispunt wordt maar door enkele fietsers per dag gebruikt. De indiener stelt dat het beter zou zijn om de fietsers gebruik te laten maken van de Rijksstraatweg tot aan de molen en ze dan via het plan 'Olst mooier aan de IJssel' aan te laten sluiten op de Rijksstraatweg. De molen wordt dan ook beter bereikbaar vanuit het dorp.
3. De indiener kijkt rechtstreeks op de nieuw aan te leggen parkeerplaats. Hierdoor wordt het uitzicht op de IJssel verminderd. Tevens vreest de indiener voor geluidsoverlast van dichtslaande deuren en de parkeerbewegingen op het nieuwe parkeerterrein.
4. De nieuwe toegangsweg wordt gebruikt door het personeel van Abbott, maar ook voor het vrachtverkeer ten behoeve van Abbott. De in- en uitgang van de molen wordt ook op deze weg aangesloten. De indiener vraagt zich af welke maatregelen er genomen worden dat de toegangsweg en het parkeerterrein alleen gebruikt wordt door bevoegden (de medewerkers van Abbott). De indiener vraagt of het parkeerterrein kan worden afgesloten met een slagboom.
5. De toegangsweg betekent tevens een toename van het aantal verkeersbewegingen voor de woning van de indiener. Dit leidt tot meer lawaai en fijnstof en heeft een negatieve invloed op zijn woon- en leefklimaat.

Reactie van burgemeester en wethouders op deze zienswijze:

1. Zie hiervoor de algemene reactie op de zienswijzen en de reactie zienswijze 1 onder punt 4.
2. Zie reactie zienswijze 5 onder punt 3.
3. Zie hiervoor de algemene reactie op de zienswijzen.
4. De toegang naar de molen blijft op de huidige plaats via de N337. Het vertrekkende verkeer gaat wel over de nieuwe toegangsweg van Abbott en de rotonde. Dit is noodzakelijk om de onveilige situatie bij het wegrijden van de molen direct naar de N337 te elimineren. De parkeerplaats bij Abbott wordt dag en nacht bewaakt. Het is aan Abbott om de parkeerplaats al dan niet te voorzien van een slagboom. Dit wordt niet in het bestemmingsplan geregeld.
5. Er wordt geen toename van het aantal verkeersbewegingen verwacht. Zie hiervoor de reactie zienswijze 1 onder punt 1 en paragraaf 5.3 van het Ontwerpplan in Hoofdpijnen van de provincie (zie bijlage). Verder is het voorgestelde plan onderzocht naar de effecten van luchtkwaliteit, in het plan blijven de concentraties ruim onder de grenswaarden. Daarmee wordt voldaan aan de Wet Milieubeheer, artikel 5.16, eerste lid, sub a. Er is onder andere ook een geluidsonderzoek gedaan naar de nieuwe ontsluitingsweg naar Abbott. De geluidsberekening van deze weg blijft onder de voorkeurswaarde van 48 dB.

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 8

Ontvankelijkheid

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5792-2017 en is door de gemeente ontvangen op 5 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

De ingediende zienswijze is identiek aan zienswijze 7.

Reactie van burgemeester en wethouders op deze zienswijze:

Zie beantwoording zienswijze 7.

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 9**Ontvankelijkheid**

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5797-2017 en is gedateerd op 4 december 2017 en door de gemeente ontvangen op 5 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

De strekking en opbouw van de ingediende zienswijze is gelijk aan zienswijze 6.

Reactie van burgemeester en wethouders op deze zienswijze:

Zie beantwoording zienswijze 6.

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 10**Ontvankelijkheid**

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5799-2017 en is gedateerd op 4 december 2017 en door de gemeente ontvangen op 5 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

1. De indiener stelt dat de huidige voorrangskruising aan de wet- en regelgeving voldoet, maar dat er een verkeersonveilige situatie ontstaat, omdat langzaam verkeer en snelverkeer gebruik maken van dezelfde rijbaan en er geen duidelijke komgrens is. De indiener bestrijdt dat de huidige situatie verkeersonveilig is.
2. De rotonde wordt verplaatst en vergroot ten behoeve van de aanleg van een vrij liggend fietspad om de rotonde. Dit is ongunstig voor de indiener. Het kruispunt wordt maar door enkele fietsers per dag gebruikt. Naar het oordeel van de indiener zijn er betere alternatieven te bedenken voor de fietsers.
3. De indiener vraagt zich af of voldoende is onderzocht dat de aan te brengen fietsstroken noodzakelijk zijn. Op de gehele provinciale weg van Zwolle naar Deventer mag niet gefietst worden met uitzondering van een bepaald gedeelte van de weg in Olst, terwijl deze weg niet is ingericht voor fietsers. Dit geeft de fietsers een schijnveiligheid door ze via een veilig fietspad te sturen naar een onveilige provinciale weg.
4. De indiener kijkt rechtstreeks op de nieuw aan te leggen parkeerplaats. Hierdoor wordt het uitzicht op de IJssel verminderd. Tevens vreest de indiener voor geluidsoverlast van dichtslaande deuren en de parkeerbewegingen op het nieuwe parkeerterrein.
5. De nieuwe toegangsweg wordt gebruikt door het personeel van Abbott, maar ook voor het vrachtverkeer ten behoeve van Abbott. De in- en uitgang van de molen wordt ook op deze weg aangesloten. De indiener vraagt zich af welke maatregelen er genomen worden dat de toegangsweg en het parkeerterrein alleen gebruikt wordt door bevoegden (de medewerkers van Abbott). De indiener vraagt of het parkeerterrein kan worden afgesloten met een slagboom.
6. De toegangsweg betekent tevens een toename van het aantal verkeersbewegingen voor de woning van de indiener. Dit leidt tot meer lawaai en fijnstof en heeft een negatieve invloed op zijn woon- en leefklimaat.

Reactie van burgemeester en wethouders op deze zienswijze:

1. Zie hiervoor de algemene reactie op de zienswijzen en de reactie zienswijze 1 onder punt 4.
2. Zie reactie zienswijze 5 onder punt 3.
3. Zie reactie zienswijze 5 onder punt 3.
4. Zie hiervoor de algemene reactie op de zienswijzen.
5. Zie reactie zienswijze 7 onder punt 4.
6. Zie reactie zienswijze 7 onder punt 5.

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 11**Ontvankelijkheid**

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5801-2017 en is gedateerd op 5 december 2017 en door de gemeente ontvangen op 6 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum binnen de termijn van terinzagelegging valt.

Samenvatting van de zienswijze:

1. De indiener stelt dat de rotonde 10 meter van hun huis wordt gesitueerd en vrezen dat zij onevenredige hinder zullen ondervinden ten gevolge van de komst van de rotonde.
2. De indiener stelt dat het niet noodzakelijk is dat de rotonde wordt gerealiseerd. De verkeersintensiteit zal niet toenemen en er is geen sprake van doorstromingsproblemen. Er is bij het ontwerpbestemmingsplan uit gegaan van oude gegevens. Er is recentelijk een verkeerstelling gedaan, deze moet worden betrokken bij de besluitvorming.
Verder maakt de projectgroep melding van woningbouw aan de oostzijde van het spoor ten noorden van het Aberson. De indiener stelt dat deze woningbouw al langere tijd van de baan is. Ook de noordelijke rondweg wordt niet gerealiseerd.
Uit het onderzoek van 28 juni 2017 over de verkeerssituatie Olst blijkt dat de uitgangswaarden te hoog waren en naar beneden zijn bijgesteld. De verkeersintensiteit verdedigt dus niet de aanleg van de rotonde.
3. Er is geen sprake van grote structurele doorstromingsproblemen. Het is ook de vraag of dit gaat gebeuren als het een vier-taks kruispunt wordt. De vrachtwagens die gaan kruisen komen van één bedrijf.
4. De locatie en de grootte van de rotonde is nodig vanwege de fietsstroken. Zijn in de recente verkeerstelling ook de fietsen geteld? De indiener stelt dat het om enkele fietsers per dag gaat. Het verkeer van de pont gaat niet via deze route fietsen. Ook wonen de meeste inwoners van Olst aan de zuidzijde van Olst. De verwachting is dat er aan de zuidzijde van het terrein van Abbott een toegang komt voor voetgangers en waarschijnlijk ook fietsers.
Indiener stelt dat het klopt dat op de huidige kruising fietsers te weinig ruimte hebben. Er is echter onvoldoende onderzoek gedaan naar alternatieven.
5. Uit het rapport blijkt dat de kruising niet als gevaarlijk te beschouwen is, er zijn 14 incidenten geweest met uitsluitend materiele schade. Uit het rapport blijkt niet dat een viertaks kruising gevaarlijker is. Verder zegt het onderzoek dat niet verwacht wordt dat de kruising tot 2028 onveilig zal worden. De noodzaak van de rotonde is niet gelegen in veiligheid.
6. In 2015/2016 is er een geluidsmeting gedaan door de gemeente waar een basisgeluid van 65 dB werd gemeten. Tijdens de voorbereiding van de bouw van de woningen werd een te hoge gevelbelasting gemeten en zijn er aan de woningen geluidswerende maatregelen getroffen. In het document wordt genoemd dat er geen data bekend zijn, dit klopt niet. Ook wordt er met lage waarden gerekend. Verder wordt er geen rekening gehouden met vier wegvlakken in plaats van twee wegvlakken. Doordat er twee wegvlakken bij komen wordt er meer geluid geproduceerd. De geluiden moeten bij elkaar op geteld worden. De indiener acht de kans dan ook reëel dat het dan boven de 48dB uit komt.
De indiener stelt dat remmend en optrekkend verkeer meer lawaai maakt dan rijdend verkeer. Volgens het rapport zal een remmende auto niet meer lawaai maken dan een te hard rijdende auto. Bij een klankbordgroep aanwezige politieagent heeft aangegeven dat ongeveer 8% van de auto's te hard rijdt, wat dan inhoudt dat 92% niet te hard rijdt. In het rapport wordt dit niet vermeld.

De indiener stelt dat de metingen zijn verricht op straathoogte, maar vinden dat de metingen moeten worden verricht ter hoogte van hun woonkamer (waar zij het meeste verblijven).

In het geluidsrapport wordt gemeten vanaf het midden van de rotonde. Daar rijdt geen verkeer. De afstand van het verkeer ten opzichte van de woning is korter dan waar nu vanuit is gegaan.

7. De indiener kijkt nu over de weg naar de IJssel. Dit zal minder worden als de rotonde is gerealiseerd.

8. Het realiseren van de rotonde geeft een toename van geluid en fijnstof, vooral in de verkeersluwe tijdstippen van de dag.

9. De belangen van de indiener zijn niet voldoende meegenomen in het kader van de afweging om af te wijken van het bestemmingsplan.

10. De komst van de rotonde zal voor de indiener een aanzienlijk de waardevermindering van de woning betekenen. De indiener kan planschade aanvragen, maar geen enkel schadebedrag weegt op tegen een zo groot verlies van het woongenot. Dit dient als belangenafweging meegenomen te worden.

Reactie van burgemeester en wethouders op deze zienswijze:

1. Door de verschuiving van de rotonde in noordelijke richting komt het middelpunt van de rotonde op 83 meter van de woning van indiener te liggen in plaats van het middelpunt van het huidige kruispunt welke op 75 meter ligt. De afstand van 10 meter is onjuist.

2. In 2017 is in opdracht van de gemeente Olst-Wijhe een verdiepend onderzoek gedaan om meer inzicht te krijgen in de feitelijke verkeersstromen ter ondersteuning van de onlangs geactualiseerde verkeersvisie in Olst (rapportage verkeerssituatie Olst, Goudappel Coffeng, 28 juni 2017). Hierbij zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de Meente, waar gemiddeld 4.100 motorvoertuigen per etmaal zijn geteld. Dit is minder dan 5.200 motorvoertuigen waar tot dusver van uit is gegaan. Ook wanneer in de autonome toekomstige situatie gerekend wordt met minder verkeer dat op de Meente rijdt, dan blijft het verkeer te maken hebben met te lange gemiddelde wachttijden (langer dan gemiddeld 20 seconden) en een negatieve restcapaciteit en het risico's op ongevallen dat dit met zich meebrengt. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid verdient de vormgeving als rotonde de voorkeur. Ook het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) geeft in het Handboek Wegontwerp aan dat om verkeersveiligheids redenen de rotonden als kruispunt vorm sterk de voorkeur heeft. Deze kruispunt vorm is gemiddeld 80% veiliger dan overige kruispunt vormen. In het voorgestelde plan wordt gekeken naar de situatie in 2028 waarbij ook de ontsluiting van Abbott is meegenomen. Zie verder reactie zienswijze 5 onder 6 en het Ontwerpplan in Hoofdpijnen van de provincie.

3. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 4 en punt 2 van deze reactie.

4. Bij de uitgevoerde verkeerstellingen in 2017 is alleen het gemotoriseerde verkeer geteld. Door de ontwikkeling van de IJsseloever met een recreatieve invulling (o.a. Olst mooier aan de IJssel) zal het langzaam verkeer op deze kruising toenemen. Verder zie reactie zienswijze 3 onder 5.

5. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 4, reactie zienswijze 5 onder 6 en het Ontwerpplan in Hoofdpijnen van de provincie.

6. Zie reactie zienswijze 5 onder punt 2.

De metingen zijn uitgevoerd conform de daarvoor gelden regels.

Het aantal wegvakken is niet bepalend, maar het aantal verkeersbewegingen op het betreffende weggedeelte.

7. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 4.

8. Zie reactie punt 1 van deze zienswijze. Het voorgestelde plan is onderzocht naar de effecten op luchtkwaliteit. In het plan blijven de concentraties ruim onder de grenswaarden. Daarmee wordt voldaan aan de Wet Milieubeheer, artikel 5.16 eerste lid, sub a. Zie verder reactie zienswijze 5 onder punt 2 en reactie zienswijze 7 onder punt 5.

9. Zie hiervoor de algemene reactie op de zienswijzen.

10. Zie reactie zienswijze 1 onder punt 6.

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 12

Ontvankelijkheid

De zienswijze is geregistreerd onder zaaknummer 5847-2017 en is gedateerd op 4 december 2017 en door de gemeente ontvangen op 7 december 2017.

De zienswijze is ontvankelijk aangezien de ontvangstdatum niet binnen de termijn van terinzagelegging valt, maar wel binnen de termijn is verzonden en ontvangen is binnen 1 week na afloop van de termijn.

Samenvatting van de zienswijze:

In het ontwerpbestemmingsplan wordt een openluchttheater mogelijk gemaakt zonder een toets aan de waterstaatkundige belangen. Het betreft hier een nieuwe activiteit die volgens het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening niet zonder meer kan worden toegestaan. De indiener verzoekt om voor het openluchttheater een toets aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, hoofdstuk 2, titel 2.4) uit te voeren. Verder is voor het openluchttheater wellicht ook een Watervergunning vereist van de waterbeheerder in casu Rijkswaterstaat. Verzocht wordt om de motivering op te nemen in de toelichting van het bestemmingsplan, indien het openluchttheater toelaatbaar is.

Reactie van burgemeester en wethouders op deze zienswijze:

Het openluchttheater is getoetst aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, hoofdstuk 2, titel 2.4). Het openluchttheater en de uitkijkpost krijgen een ophoging die tezamen niet meer is dan 50 m³, waardoor voldaan kan worden aan het Barro (de werken zijn rivierkundig van ondergeschikt belang). De motivering wordt opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Verder wordt voor uitvoering advies ingewonnen bij de waterbeheerder. Er zal dan ook duidelijk worden of er extra maatregelen nodig zijn ten aanzien van de zorgplicht en mogelijke hydraulische effecten.

Deze zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Ambtshalve wijzigingen

Ambtshalve wordt geadviseerd in de planregels een aantal correcties door te voeren, omdat naderhand is geconstateerd dat in de tekst van het ontwerpplan een paar onbedoelde onvolkomenheden stonden. Burgemeester en wethouders stellen voor het bestemmingsplan vast te stellen met de volgende wijzigingen in de planregels:

1. Artikel 3 lid 3.1
Binnen deze bestemming dient tevens de ontsluiting van de bestemming 'gemengd' mogelijk gemaakt te worden. Voorgesteld wordt om onder lid 3.1 toe te voegen: 'd. ontsluitingsweg ten behoeve van de bestemming Gemengd'.
2. Artikel 4 lid 4.1 onder d en de verbeelding
In dit artikel staat: *behoud en bescherming van het rijksmonument ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – rijksmonument*.
De molen is een rijksmonument. Het gedeelte voor de molen is echter een gemeentelijk monument. Voorgesteld wordt dan ook om 'rijksmonument' te wijzigen in '(rijks-) monument'.
3. Artikel 4 lid 4.2.2 onder c
In dit artikel staat: *de goothoogte van aan- en uitbouwen en bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 11,50 m+ N.A.P. bedragen*.
De bouwhoogte mag niet meer zijn dan 11,50 m+ N.A.P. Voorgesteld wordt dan ook om 'goothoogte' te wijzigen in 'bouwhoogte'.
4. Verbeelding
In artikel 4 lid 4.2.1 onder c staat: *de gezamenlijke oppervlakte van (hoofd- en bij) gebouwen mag niet meer dan op de verbeelding in het bouwvlak aangegeven oppervlakte bedragen met dien verstande dat binnen de aanduiding 'bijgebouwen' een bijgebouw is toegestaan van maximaal 80 m²*;
Voorgesteld wordt om op de verbeelding in het vlak met de aanduiding 'bijgebouwen' een maximum bebouwd oppervlak van 80 m² aan te geven, zodat dit overeenkomt met artikel 4.
5. Tekstuele fouten
Voorgesteld wordt om de tekstuele fouten die staan in de toelichting en de regels te wijzigen.

Samenvatting voorgestelde wijzigingen

Op grond van de ambtshalve voorgestelde wijzigingen, stellen burgemeester en wethouders de raad voor het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen met de volgende wijzigingen:

- Een bouwvlak te leggen om de aangekochte percelen achter de molen ten behoeve van het achterliggende bedrijf, mits de maximale toegestane oppervlakte niet wordt vermeerderd (deze blijft maximaal 15.880 m²), het bouwvlak een extra aanduiding krijgt dat er binnen dit bouwvlak geen productiegebouwen mogen worden gebouwd en de gebouwen een maximale hoogte van 11 m + NAP mogen hebben. De verbeelding en de regels van het plan worden hierop aangepast.
- Een strook op een afstand van 30 meter van de bedrijfsgebouwen aan te merken voor de camperplekken. De verbeelding en de regels van het plan worden hierop aangepast.
- In de toelichting op te nemen dat het openluchttheater en de uitkijkpost tezamen een ophoging van niet meer dan 50 m³ krijgen, waardoor voldaan kan worden aan het Barro. Voor uitvoering van deze werken wordt advies ingewonnen bij de waterbeheerder.
- Het nadere onderzoek ten behoeve van Natura 2000, NNN en de verslechteringstoets toe te voegen als bijlage bij het bestemmingsplan Olst-West 2017. In de toelichting wordt paragraaf 4.8 aangepast naar de uitkomsten van het nadere onderzoek.
- Artikel 3 lid 3.1 toe te voegen: 'd. ontsluitingsweg ten behoeve van de bestemming Gemengd'.
- Artikel 4 lid 4.1 onder d en de verbeelding: 'rijksmonument' te wijzigen in '(rijks-) monument'.
- Artikel 4 lid 4.2.2 onder c: 'gothoogte' te wijzigen in 'bouwhoogte'.
- Verbeelding: in het vlak met de aanduiding 'bijgebouwen' een maximum bebouwd oppervlak van 80 m² aan te geven, zodat dit overeenkomt met artikel 4.
- Verbeelding: aan de noordzijde van de percelen van de Bokkers Molle een gedeelte van het perceel de bestemming te wijzigen van de bestemming 'gemengd' naar 'bedrijf'.
- Tekstuele fouten die staan in de toelichting en de regels te wijzigen.