

Raadsvoorstel

Status: Voorbereidend besluitvormend

Agendapunt:	4
Onderwerp:	Stedenbouwkundig plan Oosterdalfsen Noord
Datum:	12 juli 2022
Portefeuillehouder:	dhr. A. Schuurman
Decosnummer:	1463
Informant:	Egbert Vugteveen e.vugteveen@dalfsen.nl (0529) 488 233

Voorstel:

Het stedenbouwkundig plan Oosterdalfsen Noord vast te stellen.

Inleiding:

De afgelopen jaren zijn er woningbouw kavels uitgegeven in het woonuitbreidingsgebied Oosterdalfsen tussen de Gerner Es en de Welsummerweg in Dalfsen. Inmiddels zijn hier de laatste bouw kavels verkocht. Daarom is begonnen met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor woningbouw voor het noordelijke gedeelte van deze woonwijk. Hierdoor kunnen naar verwachting de komende 10 jaren ook weer bouw kavels worden uitgegeven. Een en ander is afhankelijk van het uitgiftetempo en de vraag naar bouw kavels. Om de bouw kavels daadwerkelijk te kunnen uitgeven, moet het bestemmingsplan worden aangepast.

Als onderlegger voor dit bestemmingsplan is een stedenbouwkundig plan opgesteld. In dit stedenbouwkundig plan zijn de diverse types woningen opgenomen gebaseerd op de uitgangspunten in het bestaande beleid uit de Woonvisie (50% sociale en 50% vrije sector woningbouw). Binnen het plangebied gaat dit stedenbouwkundig plan uit van de realisatie van 338 woningen.

Argumenten:

1.1. De beoogde ontwikkeling voldoet aan het gemeentelijk beleid

-Omgevingsvisie:

De ontwikkeling is getoetst aan de Omgevingsvisie 1.0 voor de gemeente Dalfsen, die op 28 februari 2022 is vastgesteld door de gemeenteraad. Het gebied waarvoor het stedenbouwkundig plan is gemaakt, is in de Omgevingsvisie aangemerkt als gebied voor woonuitbreiding. De Provincie heeft ingestemd met deze Omgevingsvisie en de uitbreidingsrichting die daarin is opgenomen voor Dalfsen.

-Woonvisie, woningbouwprogrammering en woningbehoefteonderzoek:

De ontwikkeling past ook in de gemeentelijke woonvisie, de woningbouwprogrammering en het woningbehoefteonderzoek uit 2018. Het aantal te bouwen woningen past in de afspraken die met de provincie Overijssel zijn gemaakt. Op basis van het stedenbouwkundig plan worden er voor 50% vrije sector kavels en voor 50% sociale woningbouw kavels uitgegeven. Binnen deze 50% sociale woningbouw kavels worden 20% kavels voor sociale (betaalbare) koopwoningen uitgegeven en worden voor 30% sociale huurwoningen gebouwd door woonstichting VechtHorst. Er is op dit moment met name behoefte aan het realiseren van betaalbare huur- en koopwoningen, seniorenwoningen en Tiny houses. Bij de behandeling van de perspectiefnota juni jl. is toegezegd dat er gekeken gaat worden naar de verhouding vrije sectorwoningen en sociale woningen. Bij het opstellen van het voorliggende stedenbouwkundig plan is echter nog uitgegaan van de verhouding 50%-50%. Dat is namelijk het bestaande beleid.

-Kadernota parkeernormen Dalfsen 2020.

Het stedenbouwkundig plan is getoetst aan de kadernota parkeernormen. Bij deze verschillende types woningen horen de verschillende parkeernormen inclusief het parkeren voor bezoekers. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein worden correctiefactoren toegepast. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan is hiermee rekening gehouden. Het stedenbouwkundig plan voldoet dan ook aan de kadernota parkeernormen.

Wij hebben bovendien de ambitie om bij het ontwikkelen van nieuwe woonwijken het zogenaamde 'STOP' principe te hanteren (Stappen-Trappen-Openbaarvervoer-Privéauto, voor wat betreft prioriteit in deze volgorde). Voor de ontwikkeling Oosterdalfsen Noord betekent dit dat de voetganger en de fietser een belangrijke plaats innemen. Enerzijds worden gezonde mobiliteitsvormen gestimuleerd en anderzijds spelen bijkomende effecten als vervoerskeuze en bijvoorbeeld autobezit een rol. Wanneer bijvoorbeeld fietsgebruik wordt gestimuleerd dan heeft dit ook effect op de autoritten (verkeersgeneratie) van het gebied. Er is eerst naar de structuur van de fietser en voetganger is gekeken, waarbij goed is aangesloten op de bestaande infrastructuur in de omgeving. Door de inrichting van het gebied wordt gestimuleerd om van deze vervoerswijzen gebruik te maken. Er is prioriteit gegeven aan de fietser en voetganger voornamelijk op/langs de Gerner Es, waarbij naar een combinatie met de regionale fietsroute is gezocht. Deze wordt namelijk via de Gerner Es en langs/door het plangebied

Oosterdalfsen Noord geleid. Voor voetgangers en fietsers lopen doorgaande routes door het plangebied. Automobilisten moeten omrijden om zich binnen het plangebied te kunnen verplaatsen. Verder zijn de voetgangers- en fietsverbindingen van Oosterdalfsen Noord aangesloten op de voetgangers- en fietsverbindingen die al in de zuidelijk gelegen bestaande woonwijk Oosterdalfsen aanwezig zijn.

1.2 Er is uitgebreid geparticipeerd met omwonenden en overige stakeholders

Er heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden. Door de Coronaperikelen waren dit, afgezien van waar nodig wat 1 op 1 keukentafelgesprekken, helaas digitale bijeenkomsten. De verschillende stakeholders intern en extern zijn betrokken bij de vorming van het stedenbouwkundig plan. Stedenbouwkundig bureau MA.AN heeft begin vorig jaar op basis van de (geactualiseerde) uitgangspuntennotitie en de kenmerken van het gebied Oosterdalfsen Noord drie mogelijke concept stedenbouwkundige scenario's (schetsontwerpen) uitgewerkt. Deze uitgangspuntennotitie en stedenbouwkundige scenario's zijn begin vorig jaar besproken met verschillende externe stakeholders zoals de omwonenden van het plangebied, de eigenaren van de bedrijven aan de noordzijde en een vertegenwoordiging van de besturen van Plaatselijk Belang dorp Dalfsen, VVN - afdeling Dalfsen, de BTB groep van Stichting Platform Gehandicapten Dalfsen en de Vrienden van Dalfsen. Op 6 april 2021 zijn de uitgangspuntennotitie en stedenbouwkundige scenario's opiniërend besproken in de vergadering van de raadscommissie. Verder hebben 4 personen gebruik gemaakt van het spreekrecht over dit agendapunt. De onderwerpen/aandachtspunten die toen aan de orde kwamen, zijn uitgewerkt in het bijgevoegde overzicht. Hierin is aangegeven wat er gedaan is met deze onderwerpen/-aandachtspunten in het stedenbouwkundig plan.

Op basis van alle verkregen input is midden vorig jaar opnieuw gesproken met dezelfde stakeholders, waarbij ze konden meedenken over de stedenbouwkundige invulling van het toekomstige woongebied. Dat is gedaan met behulp van een leeg vlekkenplan met de bestaande groenstructuren in het gebied dat door het plakken van woningstickers kon worden ingevuld. Er is de gelegenheid geboden om tot na de zomervakantie na te denken over het invullen van het vlekkenplan. Het ingevulde vlekkenplan is in september vorig jaar nader toegelicht door een groep omwonenden. Het ingevulde vlekkenplan is als input gebruikt voor het opstellen van het concept Voorlopig Ontwerp (VO). Dat concept VO is eind vorig jaar besproken met de betreffende stakeholders. Enerzijds kon men toen zien wat er gedaan is met hun input en anderzijds konden alsnog vragen worden gesteld en opmerkingen worden gemaakt om het plan te verbeteren. Tijdens deze bijeenkomst was het goed om ook het positieve geluid te horen, dat men over het algemeen tevreden was met het concept VO, omdat er heel veel herkenbare zaken in zaten die ook door de omwonenden waren aangegeven op het ingeleverde vlekkenplan. Op basis van alle verkregen input, is het Definitief Ontwerp (DO) opgesteld.

1.3 De ontwikkeling past binnen het provinciaal beleid

Met deze uitbreiding van Dalfsen, wordt er met name voor de lokale behoefte gebouwd via ons uitgiftesysteem voor bouwgrond. Onze gemeente heeft afspraken gemaakt met de Provincie over het aantal woningen dat de komende jaren gebouwd gaat worden. Het realiseren van 338 woningen in het uitbreidingsgebied past binnen de aantallen die met de provincie zijn overeengekomen. Overigens richt de provincie zich steeds meer op de woonkwaliteit, dan op de kwantiteit van de woonbehoefte. De woningen tellen mee in de totale woningbouwaantallen van de gemeente Dalfsen. De gemeente rapporteert aan de Provincie over de woningbouwplannen en de voortgang hiervan. De nieuwe woningen die worden gebouwd, worden opgenomen in het woningbouwprogramma.

1.4 Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het totaal aantal verkeersbewegingen past binnen de capaciteit van de omliggende wegen van het plangebied. De vormgeving van deze wegen moet echter wel nader worden bekeken.

Er is een verkeersonderzoek uitgevoerd om de effecten van het realiseren van het woonuitbreidingsgebied Oosterdalfsen Noord op de mobiliteit in en om dit plangebied inzichtelijk te maken.

In 2020 en in 2021 zijn er op verschillende momenten verkeerstellingen uitgevoerd. Vanwege de coronapandemie zijn de verkeerstellingen van 2020 opgehoogd met een percentage dat overeenkomt met de hoeveelheid verkeer die als gevolg van de pandemie gemiddeld minder aanwezig was op de Nederlandse hoofdwegen. Tijdens de verkeerstellingen in 2021 waren er relatief weinig coronamaatregelen en was Nederland redelijk 'open'. Bij het vergelijken van de verkeerstellingen uit 2020 en 2021 bleek dat er weinig verschillen waren met de telgegevens van 2020 inclusief ophoging en 2021 zonder ophoging. De bestaande verkeersstructuren en ontsluitingen zijn aangehouden voor het onderzoek naar de effecten van de planontwikkeling op de verkeersafwikkeling, omdat er geen nieuwe wegen worden aangelegd voor de ontsluiting van het plangebied. Het verkeersonderzoek is uitgevoerd op basis van een aantal uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op het bestaande beleid en de ambities van de gemeente Dalfsen en de landelijke richtlijnen van het CROW. Het stedenbouwkundig plan voorziet in meerder ontsluitingen op de omliggende wegen en deze zijn als uitgangspunt gehanteerd voor de verdeling van het verkeer. Op basis van het ruimtelijk programma in het stedenbouwkundig plan en de verkeersgeneratiekencijfers van het CROW (CROW-publicatie 381), is bepaald hoeveel autoverkeer er per dag van en naar het gebied zal rijden. Het CROW hanteert kencijfers per gebiedstype en per stedelijkheidsgraad. De kencijfers kennen een bandbreedte. Er is rekening gehouden met de kencijfers voor een 'werkdag', waarop normaliter de piek ligt en het maximum van de bandbreedte. In het verkeersonderzoek zijn de verwachte verkeersbewegingen bepaald voor de situatie over 10 jaar na realisatie van de ontwikkeling. Een bestemmingsplan wordt namelijk in principe gemaakt voor 10 jaar. Voor wat betreft de groei van het verkeer in de komende 10 jaren is er rekening gehouden met een ingeschatte groei van 1,5% per jaar.

Naar verwachting ontstaan er geen afwikkelingsproblemen op kruisingsniveau, omdat er meerdere aansluitingen van het plangebied op de omliggende wegen zijn. Ook de verdeling van het verkeer is gunstig met betrekking tot de omliggende erftoegangswegen. Het totaal aantal verkeersbewegingen past binnen de capaciteit voor dergelijke wegen, mits de vormgeving van de weg in overeenstemming is met de (nieuwe) functie en het gebruik van deze weg, mede in combinatie met langzaam verkeer. Het verkeer op de aansluiting Gerner Es met de Koesteeg zal ook toenemen. Omdat er in de huidige situatie in bepaalde gevallen sprake is van verstoring van de verkeersafwikkeling ligt hier een aandachtspunt. De situatie moet daarom nader onderzocht worden en er zullen passende maatregelen getroffen moeten worden.

Er kan dus worden geconcludeerd, dat de verkeersintensiteiten passen bij de beoogde functies van de betreffende wegen. Er worden geen grenswaarden overschreden die een functionele aanpassing van de wegen op basis van intensiteit vragen. Er is rekening gehouden met een soort 'worst-case' scenario, want er is namelijk gerekend met het maximale kencijfer in de bandbreedte. Bovendien hebben wij de wens/ambitie het autoverkeer terug te dringen en meer fietsgebruik te stimuleren. Indien het klimaat hiervoor wordt geschapen, dan is het gevolg dat het aantal autoritten minder wordt. Wel blijkt uit het verkeersonderzoek, dat de vormgeving van de wegen in overeenstemming moet worden gebracht met de (nieuwe) functie en het gebruik van deze wegen, zodat ze gaan voldoen aan de CROW eisen en richtlijnen die daarvoor gelden. Adviesbureau Sweco stelt daarom in een aanvullend onderzoek SSK ramingen op om te bepalen wat hiervoor moet gebeuren en wat dan de financiële gevolgen zijn. Wellicht zijn er meer of minder vergaande oplossingen mogelijk. Deze worden uitgewerkt in het aanvullend onderzoek. Het is uiteindelijk aan u om te beslissen voor welke oplossing wordt gekozen en op welke manier de kosten voor het uitvoeren van de werkzaamheden worden gedekt. In een afzonderlijk advies worden hiervoor voorstellen gedaan.

Er worden SSK ramingen (deelramingen) gemaakt van de volgende weggedeelten:

1. Haersolteweg bij het plangebied
2. Haersolteweg buiten het plangebied (ri. Koesteeg)
3. Koekoeksteeg
4. Oosterdalfsersteeg bij plangebied ODN
5. Oosterdalfsersteeg bij plangebied OD1
6. Oosterdalfsersteeg buiten het plangebied (ri. Hessenweg)
7. Gerner Es bij het plangebied

8. Gerner Es buiten het plangebied (ri. Koesteeg)

9. Aansluiting Gerner Es-Koesteeg

Verder willen wij ook graag een alternatief tracé voor de Haersolteweg buiten het plangebied richting Koesteeg onderzocht zien. Daarom wordt er ook een losse raming opgesteld voor het eventuele nieuwe tracé van de Haersolteweg (vanaf Auberge 't Asje afbuigend richting het noorden achter restaurant Hof van Dalfsen Haersolteweg langs met een nieuwe aansluiting op de Koesteeg), waarbij het bestaande tracé wordt heringericht als fiets/wandelverbinding. Deze raming kan dienen als alternatief voor deelraming 2 uit bovenstaande lijst.

Mocht u overwegen om de eerder genoemde verhouding 50% vrije sector kavels en 50% sociale woningbouwkavels te wijzigen, dan heeft dat geen gevolgen voor de conclusie in het verkeersonderzoek. Elk type woning heeft namelijk een zogenaamd 'kencijfer' als het gaat over de verkeersgeneratie (zie tabel 4-1, pagina 19, paragraaf 4.3 van het verkeersonderzoek). Het kencijfer geeft de 'ritproductie' per etmaal aan van een bepaald type woning. Een vrijstaande woning genereert bijvoorbeeld 8,6 ritten per etmaal. Sociale huur- en koopwoningen genereren minder ritten dan bijvoorbeeld vrijstaande woningen, tweekappers en dure appartementen. Maar ook rijwoningen vrije sector zitten lager. Over het algemeen kan gesteld worden dat wanneer sociaal toeneemt dat de ritproductie in totaliteit daalt. Dus minder verkeer. De afwikkeling wordt in dit geval gunstiger.

1.5 Er wordt een bestemmingsplanprocedure gevolgd na de vaststelling van het stedenbouwkundig plan

Op basis van het vastgestelde stedenbouwkundig plan wordt het bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord opgesteld en in procedure gebracht. Bij dit bestemmingsplan hoort ook een beeldkwaliteitsplan dat in samenspraak met Het Oversticht in Zwolle wordt opgesteld. Het wordt een flexibel bestemmingsplan, waardoor het mogelijk wordt om in te spelen op een veranderende vraag in de woningmarkt. Deze flexibiliteit is echter wel tot op zekere hoogte, omdat het aanpassen van het woningtype ook gevolgen kan hebben voor de parkeerbalans en de waterberging in het plangebied en de grondexploitatie. Als de bestemmingsplanprocedure is afgerond en het plangebied bouwrijp is gemaakt, kunnen de eerste kavels worden uitgegeven.

Kanttekeningen en risico's

1. Er kunnen omwonenden zijn die bezwaren hebben tegen het stedenbouwkundig plan

Ondanks dat een uitgebreid participatietraject is gevolgd, kan het natuurlijk altijd zo zijn dat er omwonenden en/of andere belanghebbenden zijn die het om verschillende redenen niet eens zijn met het stedenbouwkundig plan. Eventueel kunnen ze dit kenbaar maken tijdens de behandeling van het stedenbouwkundig plan in de vergadering van de raadscommissie.

2. Wellicht toch herverkavelen nodig

In het stedenbouwkundig plan zijn voor 50% vrije sector en 50% sociale woningbouwkavels ingetekend. Mocht blijken in de toekomst dat hieraan geen behoefte is in de kern Dalfsen, dan wordt het plangebied weer herverkaveld. Het bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord dat wordt opgesteld voor het woonuitbreidingsgebied geeft hiervoor de mogelijkheden.

3. Het kan zijn dat er vertraging ontstaat in het proces door de archeologische vondsten

In het najaar 2022 wordt een nader archeologisch onderzoek (sleuvenonderzoek) uitgevoerd. Het is op dit moment niet in te schatten of er belangrijke archeologische bodemvondsten worden gedaan. Mocht dat wel het geval zijn, dan is te verwachten dat het planproces hierdoor wordt vertraagd.

Alternatieven:

1. U kunt kiezen voor een andere stedenbouwkundige invulling

U kunt besluiten dat het plangebied op een andere manier stedenbouwkundig moet worden ingevuld. Zoals eerder genoemd is nu in het stedenbouwkundig plan een verhouding 50% vrije sector en 50% sociale woningbouw toegepast op basis van het bestaande beleid dat door de gemeenteraad is

vastgesteld. Als deze verhouding anders wordt, heeft dat o.a. ook gevolgen voor de grondexploitatie van het plangebied.

Duurzaamheid:

De woningen die in het toekomstige woongebied worden gebouwd, voldoen aan de wettelijke normen op het gebied van duurzaamheid. De woningen worden niet voorzien van een gasaansluiting. Verder wordt zoals eerder genoemd via het 'STOP' principe gepromoot om vaker te voet te gaan of gebruik te maken van de fiets.

Financiële dekking:

U heeft een voorbereidingskrediet van € 350.000 beschikbaar gesteld. Dit voorbereidingskrediet wordt te zijner tijd opgenomen in de grondexploitatie (GREX) Oosterdalfsen Noord (II) die wordt opgesteld. De kosten voor het opstellen van het stedenbouwkundige plan, het bestemmingsplan en de overige kosten etc. kunnen uit dit voorbereidingskrediet gedekt worden. De verwachting is dat de totale voorbereidingskosten binnen dit krediet blijven. Verder blijkt uit de voorlopige grondexploitatie (GREX) dat het plan een positief resultaat heeft en daarmee ook financieel uitvoerbaar. Dit is wel op basis van het huidige woningbouwprogramma en exclusief eventuele aanpassingen van de omliggende infra.

Communicatie:

Als het stedenbouwkundig plan door u is vastgesteld worden alle stakeholders zoals bijvoorbeeld de omwonenden, het bestuur van Plaatselijk Belang dorp Dalfsen en andere belanghebbenden hierover en over de vervolprocedure geïnformeerd.

Vervolg:

Na de vaststelling wordt het stedenbouwkundig plan uitgewerkt in een ontwerp bestemmingsplan, welke voor overleg wordt toegestuurd aan de overlegpartners. Daarna kan het ontwerp bestemmingsplan ter inzage worden gelegd, waarbij er een mogelijkheid is voor het indienen van zienswijzen bij uw gemeenteraad. Eventuele zienswijzen worden dan door u tegelijkertijd behandeld bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Bijlagen:

1. Stedenbouwkundig plan Oosterdalfsen Noord
2. Rapport verkeersonderzoek Oosterdalfsen Noord
3. Overzicht onderwerpen/aandachtspunten opiniërende raadscommissie 6 april 2021 inzake stedenbouwkundige scenario's Oosterdalfsen Noord

Burgemeester en wethouders van Dalfsen,

de burgemeester,
drs. E. van Lente

de gemeentesecretaris/algemeen directeur,
H.J. van der Woude

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Dalfsen;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 12 juli 2022, nummer 1463;

b e s l u i t :

het stedenbouwkundig plan Oosterdalfsen Noord vast te stellen.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Dalfsen in zijn openbare vergadering van 26 september 2022.

De raad voornoemd,

de voorzitter,
drs. E. van Lente

de griffier,
drs. J. Leegwater