

Aan de gemeenteraad van de gemeente Dalfsen

Postbus 35

7720 AA Dalfsen



Zienswijze op Ontwerp Bestemmingsplan Koele II en de verkaveling aan de oostzijde van Koele II.

Indieners:

K.

C

Correspondentieadres:

()

Deze zienswijze heeft betrekking op 2 onderdelen van het plan:

1. De groen- en verkavelingsstructuur.
2. De ontsluitingsstructuur.

NB: deze zienswijze is afgestemd met en heeft de steun van Plaatselijk Belang Hoonhorst.

1. De groen- en verkavelingsstructuur.

In het beeldkwaliteitsplan staat (blz.19) dat er te weinig groen is in De Koele I/ Esakkers, dat woonstraten weinig echte verblijfskwaliteit hebben en simpel van karakter zijn.

Lees: er is in de Esakkers dus sprake van een achterstand qua verblijfskwaliteit, waarvan groen een essentieel deel uitmaakt. Door de versteende aanblik en het geparkeerde blik is de ruimtelijke kwaliteit van de straten in Koele I onder de maat. Groenvakken (van substantiële omvang) en bomen in de openbare ruimte ontbreken. Dit sluit aan bij de beleving van de bewoners uit de buurt. In het verleden hebben buurt en plaatselijk belang hiervoor aandacht gevraagd bij de gemeente. Beperkte ruimte van het straatprofiel en de aanwezigheid van kabels en leidingen maakt het lastig om naderhand te vergroenen.

De enige kwaliteit en beleving die aanwezig is wordt gevormd door de groenstructuur aan de rand van de Koele in combinatie met het uitzicht over het groene buitengebied. Dit wordt met de komst van Koele II volledig teniet gedaan. Een 3D-visualisatie van het gebied laat zien dat de ruimtelijke kwaliteit voor bewoners van de Koele fors vermindert.

De groenstructuur die in het bestemmingsplan is voorzien tussen Koele I en II heeft onvoldoende body en raakt daarmee volledig ondergeschikt aan de omliggende openbare ruimte. Het uitzicht vanuit de Koele wordt daarmee gedomineerd door verharding (twee rijbanen, haaksparkeren) en zicht op geparkeerde auto's. De verkavelingsvorm aan de oostzijde van Koele II met over de volledige lengte haaksparkeren is onbegrijpelijk en zorgt ervoor dat de verblijfskwaliteit voor bewoners van Koele I die al ondermaats was, nog verder verslechtert. Als we lezen dat in het plan voor Koele II wordt ingezet op veel groen en contact met het landschap kunnen we niet anders concluderen dan dat het verschil met Koele I op

zijn zacht gezegd groot is.

Met de ervaring als buurt dat gemaakte fouten naderhand niet meer zijn te herstellen vragen we daarom met klem om de stedenbouwkundige structuur van het plan te wijzigen zodat ook rekening gehouden wordt met de leefbaarheid in Koele I.

Bij de voorbereiding van het Stedenbouwkundig Plan zijn 3 modellen geschetst (A, B en C). Deze modellen waren bedoeld om keuzes te kunnen maken voor de verschillende aspecten van het plangebied. In alle 3 modellen is sprake van een brede groene strook aan de oostkant (tussen Koele II en Koele I). Bij A en B met ook water (wadi). Zie ook het beeldkwaliteitsplan. In het Stedenbouwkundig Plan en in het ontwerp bestemmingsplan is van deze brede strook bijna niets over gebleven!

De plaatjes die tijdens het participatieproces zijn gebruikt in het keuzeproces hebben mensen op het verkeerde been gezet. Modellen die een groene omgeving tonen, waar bebouwing en verharding ondergeschikt aan zijn. Het parkeren, dat een grote claim legt op de openbare ruimte was nog niet ingetekend, de groenstructuur tussen Koele I en Koele II had (daardoor) nog voldoende afmeting. En wat betreft de verkaveling: in de schetsen staan 6 kleinere bouwblokken (vrijstaande en twee-onder één-kap woningen), terwijl in het Stedenbouwkundig Plan 2 blokken rijenwoningen staan die een aaneengesloten wand vormen waardoor doorzichten verdwenen zijn.

In het Stedenbouwkundig Plan blijft dus van het eerdere (groene en ruime) beeld weinig meer over. Een smalle groenstrook (met nauwelijks plek voor de bomenrij aan de zijde van Koele II) met daarachter 13 meter (rijbaan, parkeervakken, trottoir) verharding. Opmerkelijk ook omdat in het Stedenbouwkundig Plan op blz. 50 is aangegeven dat het openbaar parkeren zoveel mogelijk geclusterd en gescheiden moet worden van de grotere groenstructuren.

En helaas geeft ook dit plaatje nog geen realistisch beeld van de toekomstige situatie. De kleurstelling is zodanig gekozen dat de parkeeroplossingen nauwelijks opvallen. Geparkeerde auto's die het straatbeeld in de werkelijkheid zullen domineren zijn niet getekend.

De 3D-visualisatie (bijlage 1) die we hebben gemaakt laat zien dat bewoners van Koele I vooral uitkijken op een mix van bebouwing, verharding en geparkeerde auto's.

In het beeldkwaliteitsplan staat aangegeven dat de oostkant het laagste deel is van het gebied. Dit deel ligt dus het meest voor de hand als een plek gezocht wordt voor een wadi. Deze is echter in het centrale gebied van Koele II geprojecteerd. O.i. de verkeerde keuze, omdat ook hier de kans op een mooie groenblauwe overgang tussen Koele II en Koele I wordt verspeeld.

Kortom:

- Omdat een brede groene c.q. groenblauwe strook aan de oostkant van het plangebied Koele II niet alleen goed is voor beleving van kwaliteit van de nieuwe bewoners maar

essentieel voor de (bedreigde) beleving van woonkwaliteit van de bewoners van Koele I/ Esakkers,

- Omdat in alle voorbereidende schetsen van Koele II (modellen A, B en C) al uitgegaan wordt van zo'n brede groene c.q. groenblauwe strook en deze (zonder voor ons traceerbare reden) niet is overgenomen in het structuurplan en ontwerp bestemmingsplan, terwijl dit met enig "opschuiven" van de rand van de bebouwing mogelijk is,
- Omdat de oostkant van het plangebied het laagste deel vormt en dus het meest geschikt is om een wadi aan te leggen,
- Omdat voor het parkeren aan deze rand van Koele II andere, betere oplossingen mogelijk zijn

Pleiten wij ervoor in het bestemmingsplan een brede groene c.q. groenblauwe structuur aan de oostkant van het plangebied Koele II (tussen Koele II en Koele I) op te nemen. Daarnaast zien we graag dat het parkeren aan de oostzijde van Koele II op een andere wijze wordt opgelost en dat de bebouwing aan de oostrand van Koele II voldoende (groene) zichtmogelijkheden vanuit Koele I overlaat.

2. Keuze ontsluitingsstructuur

Ook met betrekking tot de gekozen ontsluitingsstructuur voor Koele II wordt de buurt Koele I fors benadeeld en heeft dit gevolgen voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en daarmee de verblijfskwaliteit.

Deze keuze (toelichting bestemmingsplan, hoofdstuk 4.11 verkeer en parkeren) is onderbouwd met een door RHO adviseurs opgestelde Mobiliteitstoets. Deze toets bevat onjuistheden en is onvolledig. Wat verder opvalt is dat de Mobiliteitstoets is uitgevoerd nadat het Stedenbouwkundig Plan incl. ontsluitingskeuze door de gemeenteraad is vastgesteld.

Onderstaande argumenten pleiten ervoor om de gemaakte keuze ten aanzien van de ontsluitingsstructuur te heroverwegen:

2.1 De veronderstelde verdeling van de verkeersbewegingen is onjuist

In de Mobiliteitstoets wordt ervan uitgegaan dat 20% van het verkeer vanuit het plangebied richting de kern van Hoonhorst rijdt. 80% rijdt via de Marsweg in de richting van de N35. Deze verdeling komt in alle drie onderzochte varianten terug. Graag verkrijgen we inzicht in de totstandkoming van de gehanteerde 80/20 verdeling van de verkeersbewegingen. Is deze gebaseerd op aannames of op verkeerskundig onderzoek? De onderbouwing van dit cijfer ontbreekt in de mobiliteitstoets.

De dagelijkse voorzieningen waar inwoners van Hoonhorst gebruik van maken zijn vooral gelegen in Dalflen. Sport- en onderwijsvoorzieningen zijn gelegen in de kern van Hoonhorst zelf. Eigen observaties tonen aan dat 70% van de verplaatsingen in de Koele een herkomst of bestemming heeft in oostelijke richting (kern Hoonhorst, Dalflen). Door de structuur van Koele II zullen verplaatsingen in de richting van de kern/richting Dalflen uitsluitend via Koele I verlopen.

Geconcludeerd kan worden dat de ontsluitingskeuze is gebaseerd op onjuiste gegevens.

2.2 De Marsweg is ongeschikt en onaantrekkelijk als ontsluiting van het plangebied

In de mobiliteitstoets is aangegeven dat de Marsweg als een ETW60 type 2 is gecategoriseerd. De weg heeft een beperkte wegbreedte van 3,5 m.

Het handboek wegontwerp 213 erftoegangswegen stelt (5.4.1 Rijloper) dat de toepassing van een erftoegangsweg type 2 met uitsluitend een rijloper van 3,50 meter in verband met de verkeersveiligheid en het voorkomen van (ernstige) bermschade alleen acceptabel is als de intensiteit lager is dan 350 a 400 motorvoertuigen per etmaal.

In zowel variant 2 als ook variant 3 is de etmaalintensiteit in de toekomstige situatie fors hoger. Beide varianten zijn strijdig met de CROW-richtlijnen, het principe Duurzaam Veilig en daarmee het beleidskader zoals onder 'uitgangspunten' is aangegeven.

Naast het feit dat de Marsweg ongeschikt is als ontsluiting van het plangebied, is de ontsluiting voor veel adressen in het plangebied onaantrekkelijk. Door de aanzienlijke omrijafstand van ongeveer 500 meter zullen verkeersbewegingen van en in de richting van de kern, zoals onder punt 1 is aangegeven, ten allen tijde verlopen via de Koele I. Voor adressen aan de oostzijde van het plangebied kan de ontsluiting via de Koele I in alle opzichten aantrekkelijker zijn dan via de Marsweg. De inrichting van de Marsweg die ontoereikend is om het verkeer goed te faciliteren en de concentratie van openbare parkeerplaatsen tegen de rand van Koele I dragen hier aan bij.

In variant 3 is sprake van een onevenredige toename van verkeersbewegingen

Bovenstaande (onder 1 en 2) leidt er toe dat veel meer verkeersbewegingen via de Koele I zullen verlopen dan in de Mobiliteitstoets is geprognosticeerd.

RHO adviseurs stelt in de Mobiliteitstoets dat in variant 1 sprake is van een relatief hoge stijging van de verkeersintensiteiten in de Koele. Daarmee zal de verkeersomvang in vergelijking tot andere woonstraten binnen Hoonhorst hoog zijn.

Op basis van bovenstaande (onder 1 en 2) kan gesteld worden dat van een onevenredige toename van verkeersbewegingen ook in variant 3 sprake is. Daarnaast is in de conclusie te lezen dat in variant 3 met twee ontsluitingsroutes de verkeersdruk over de twee wegen gespreid wordt. Dit is onjuist.

Aan te nemen valt dat (i.p.v. 20%) 75% van de verkeersbewegingen in variant 3 via de Koele I (Esakkers) zal verlopen. Daarmee neemt de huidige werkdagintensiteit in de Koele I toe van 438 naar bijna 1000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal.

Dit is niet alleen meer dan een verdubbeling van de intensiteit, er ontstaat hiermee tevens een situatie die niet past bij de schaal van Hoonhorst en in schril contrast staat met de overige buurten in het dorp (bijlage 2). De verkeersgeneratie van de verschillende buurten varieert tussen de 320 en 390 mvt/etmaal waarbij de verkeersbewegingen zich min of meer verdelen over de twee ontsluitingen. De veel te rooskleurige getallen die door RHO zijn berekend voor variant 3 laten al een groot (700 versus 200) verschil zien tussen de Koele I en de andere woonbuurten. Uitgaande van een stijging naar bijna 1000 mvt/etmaal in de Koele I wordt klip en klaar dat dit niet passend is bij de maat en schaal van Hoonhorst en dat hiermee een buitenproportionele situatie ontstaat.

Verblijfskwaliteit in Koele II gaat ten koste van Koele I

De straten in de Koele I zijn (net als alle andere wegen en straten in de bebouwde kom van Hoonhorst) gecategoriseerd als Erftoegangsweg 30 km/uur. RHO stelt (blz. 8) dat een richtintensiteit van max. 5.000 mvt. /etmaal zonder meer aanvaardbaar is conform het principe Duurzaam Veilig.

Dit is veel te kort door de bocht en onjuist. De weginrichting en gebiedskenmerken zijn sterk bepalend

in welke intensiteit nog verantwoord is. In het Stedenbouwkundig plan is op bladzijde 17 te lezen dat de Koele I en Esakkers de uitstraling hebben van kleinschalige woonstraten. De ASVV (CROW) geeft aan dat de grens voor een rustige woonstraat bij ongeveer 1000 mvt/etmaal ligt.

Koele I is een jonge buurt waar kinderen veilig op straat kunnen spelen. Bij een verdubbeling van de intensiteit komt de verkeersveiligheid onder druk te staan en is geen sprake meer van een rustige woonstraat. Wat daarbij meespeelt is dat de ontsluitingsroute vanuit Koele II via Koele I ook de route is van en naar school die langs de dierenweide en speelvoorzieningen loopt. Ook de toekomstige langzaam verkeer route die Koele II met Koele I verbindt kruist deze ontsluitingsroute voor het gemotoriseerd verkeer.

Overigens willen we hier voor de goede orde nog even aanstippen (iets wat in alle fases van eerder overleg ook is toegezegd) dat al het bouwverkeer voor Koele II via de Marsweg dient te rijden (verbinding vanuit Koele I met Koele II geblokkeerd).

2.3 STOP-als leidend principe

Uit het verkeersonderzoek voor de wijk Oosterdalfsen-Noord blijkt dat de gemeente Dalfsen het STOP-principe ambieert. Dit principe willen we ook in Hoonhorst toegepast zien. Daarvan is nu geen sprake. Het creëren van een verbinding tussen Koele I en II voor gemotoriseerd verkeer is strijdig met het STOP-principe.

In plaats van het fietsgebruik te stimuleren wordt juist het autogebruik gestimuleerd. Leefbaarheid in Koele I verslechtert door de forse toename van verkeersbewegingen. Dit geldt ook voor de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers.

Ten tijde van ontwikkeling Koele I is wel bewust nagedacht over stimuleren fiets t.o.v. auto. De verbinding tussen Koele en Weitjes is dan ook alleen voor langzaam verkeer.

Kortom:

- Omdat, in tegenstelling tot wat in de Mobiliteitstoets wordt beweerd, het overgrote deel van het gemotoriseerd verkeer in de gekozen variant vanuit Koele II via Koele I zal rijden;
- Omdat de ontsluiting van Koele II via de Marsweg in feite ongeschikt is en onaantrekkelijk waardoor nog meer verkeer richting Koele I zal gaan;
- Omdat in de gekozen variant er meer dan een verdubbeling ontstaat van het aantal verkeersbewegingen in Koele I;
- Omdat het zgn. STOP-principe wel door de gemeente wordt geambieerd maar bij de ontwikkeling van Koele II niet wordt toegepast;
- Omdat – **last but not least** – de voorgestelde verkeersontsluiting er toe leidt dat de veiligheid door het sterk toegenomen autoverkeer wordt bedreigd van kinderen die via de straten van Koele I naar school en naar de speeltuin gaan er die er op straat spelen, wat alleen maar versterkt zal worden als ook de kinderen van Koele II naar school en naar de speeltuin gaan

Pleiten wij ervoor om in het bestemmingsplan een zodanige ontsluiting van Koele II naar Koele I op te nemen dat de toename van het autoverkeer tot een minimum beperkt blijft waarbij een ontsluiting voor uitsluitend langzaam verkeer (en voor hulpdiensten in geval van calamiteiten) het meest recht doet aan de situatie en het mobiliteitsbeleid.

Pleiten wij er voorts voor om de ontsluiting via de Marsweg daadwerkelijk geschikt en aantrekkelijk te maken .

Datum: 30 oktober 2023.

Met ondersteuning van:



Bijlage 1: 3D-visualisatie Koele 2



zicht op Koele 2 vanuit Esakkers (t.h.v. dierenweide)



zicht op Koele 2 vanuit Esakkers (t.h.v. nr. 40)

bijlage 2: woonbuurten kern Hoonhorst

ontsluitingsstructuur, aantal woningen en verkeersgeneratie

