

Ontsluiting Koele 2, reactie op concept structuurplan.

### *Inleiding.*

Op 19 april en 28 juni vonden bewonersavonden plaats over de Koele 2. In het verslag hierover is te lezen, bij de algemene opmerkingen over alle mogelijk modellen en bij de algemene conclusies, dat veel bewoners een ontsluiting naar de Esakkers (Koele 1) alleen voor fietsers en hulpdiensten toegankelijk willen laten zijn. Voor de hulpdiensten kan dit door een verzinkbaar paaltje in een ontsluiting die overigens voor langzaam verkeer bestemd is. Motief van deze bewoners voor dit standpunt: veiligheid van de vele (spelende) kinderen. Deze veiligheid is gebaat bij een minimum aan gemotoriseerd verkeer.

Op 4 oktober bij de presentatie van de voorkeursvariant stedenbouwkundig plan staan toe onze grote verbazing desondanks twee ontsluitingen voor gemotoriseerd verkeer ingetekend, Marsweg en Koele 1. Motivatie van de gemeente voor deze verkeersstructuur: twee ontsluitingen gemotoriseerd verkeer is vereiste veiligheidsregio.

Met de opmerkingen van de bewoners is niets gedaan. Gemeente maakt ondanks wens bewoners toch keuze voor een tweede ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer.

### *Algemeen*

Geen evenwichtige spreiding van verkeer

In geval van een ontsluiting van gemotoriseerd verkeer op Koele 1 is er geen evenwichtige spreiding van verkeer door de ligging van de ontsluiting Marsweg. Merendeel van de verkeersbewegingen uit Koele 2 zal verlopen via Koele 1. Uitgaande van 7 autoverplaatsingen per woning genereert Koele 2 zo'n 580 verplaatsingen. Naar verwachting ruim 400 bewegingen via Koele 1.

Redenatie gemeente dat 2<sup>e</sup> ontsluiting voor Koele 1 ook voordelen biedt is onjuist. Zal omhooguit 100 autoverplaatsingen gaan van bewoners Koele 1 die ontsluiting naar Koele 2 nemen. Zorgt ook daar voor ongewenst verkeer. Waar de gemeente graag wil doen geloven dat een extra ontsluiting op Koele 1 daar voordelen geeft laat een snelle berekening een toename van 80% zien van het aantal autoverplaatsingen. Van de huidige 370 naar 670.

Dus: een tweede ontsluiting van Koele 2 naar Koele 1 zorgt voor een flinke stijging van de verkeersbewegingen.

### *Toename verkeersonveiligheid*

Koele 1 is een kinderrijke buurt. Koele 2 zal ook veel jonge gezinnen huisvesten.

De ontsluiting van Koele 1 loopt langs de dierenweide en speeltuin in de wijk waar veel kleine kinderen spelen en fietsen. Een forse toename van het aantal verkeersbewegingen in de wijk, langs deze speelvoorzieningen gaat ten koste van de verkeersveiligheid in de wijk.

### *Gezonde mobiliteit.*

Gezonde mobiliteit stimuleren is niet alleen voor grote steden van toepassing

In verleden werden woonwijken vooral ingericht op de auto. Tegenwoordig is het STOMP-principe leidend bij inrichting openbare ruimte. Stimuleren actieve en gezonde vormen van mobiliteit.

Prioriteit bij voetganger (Stappen) en fietser (Trappen), P van particulier autobezit komt op laatste

plaats. Openbare ruimte zo inrichten dat lopen en fietsen aantrekkelijker is dan de auto. Ook in een gemeente als Dalfsen zou stimuleren van duurzame mobiliteit belangrijk moeten zijn.

#### *Advies Veiligheidsregio.*

Gemeente geeft aan dat de Veiligheidsregio twee ontsluitingen van het plangebied voorschrijft. Dat kan zo zijn, echter is ook een zogenaamde calamiteitenontsluiting hiervoor afdoende. Een ontsluiting voor langzaam verkeer van 3,50 meter breed en evt. voorzien van een uitneembare paal is afdoende om in combinatie met een enkele ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer de bereikbaarheid bij calamiteiten te waarborgen. Ter referentie de op dit moment in aanbouw zijnde woonwijk Breezicht-Noord in Stadshagen (Zwolle) waar buurtschappen op een zelfde wijze (enkele ontsluiting gemotoriseerd verkeer gecombineerd met een of meerdere ontsluitingen voor langzaam verkeer) worden ontsloten.

#### *Verkeer in Hoonhorst.*

Laten we het eens bekijken vanuit het perspectief van rest van het dorp, als je kijkt naar ontsluiting van de overige woongebieden Hoonhorst. Buurten De Horst/Dammans Es, de Weitjes en Tempelhof: allen minder woningen en voorzien van twee ontsluitingen waarbij het verkeer gelijkmatig verdeeld wordt over de twee ontsluitingen en de intensiteit van deze ontsluiting met zo'n 150 motorvoertuigen /dag laag blijft. Terwijl in de huidige situatie de ontsluiting van Koele 1 al 370 motorvoertuigen moet verwerken. Met een toename van 80% naar 670 motorvoertuigen per dag ontstaat een onwenselijke situatie die niet passend is bij Hoonhorst.

#### *Huidige ontsluiting Koele 1 als lichtend voorbeeld!*

Bij de ontwikkeling van Koele 1 heeft de gemeente bewust de keuze gemaakt om geen koppeling te maken voor gemotoriseerd verkeer tussen beide buurten (De Weitjes en Koele 1) om ongewenste verkeersbewegingen door de wijk te voorkomen. De buurten zijn verbonden met een verbinding voor langzaam verkeer. Dit functioneert in de praktijk uitstekend. De fiets is de snelste manier om vanuit de wijk naar de school of sportvoorzieningen te gaan. De verbinding tussen Koele 1 en de Weitjes doet daarbij dienst als calamiteitenontsluiting. Dat was en is de goede keus!

#### **Conclusie.**

Met een tweede ontsluiting van Koele 2 voor gemotoriseerd verkeer op Koele 1 wordt vooral de auto gefaciliteerd i.p.v. dat lopen en fietsen worden gestimuleerd. Door de ligging van de primaire ontsluiting op de Marsweg zal driekwart van de verkeersbewegingen van Koele 2 door Koele 1 verlopen. Deze toename van het aantal verkeersbewegingen langs een dierenweide en een speeltuin zorgt voor een verslechtering van de verkeersveiligheid, zeker voor de (vele) kinderen in de buurt. Het betreft intensiteiten die verkeerskundig gezien als acceptabel bestempeld kunnen worden, maar in vergelijking met de andere buurten niet passend zijn voor Hoonhorst. En dat terwijl het op en verantwoorde manier anders kan!

