
Nota van Zienswijzen en wijzigingen

Inhoudsopgave

Zienswijzen	3
1.1. Algemeen.....	3
1.2. Zienswijzen	3
1. Indiener 1 (brief van 28 januari 2024, ontvangen 30 januari 2024, kenmerk Z/24/715459).....	3
2. Indiener 2 (brief van 26 januari 2024, ontvangen 29 januari 2024, kenmerk Z/24/715122).....	4
3. Indiener 3 (brief van januari 2024, ontvangen 30 januari 2024, kenmerk Z/24/715457).....	6
4. Indiener 4 (brief van 26 januari 2024, ontvangen 29 januari 2024, kenmerk Z/24/715125).....	9
5. Indiener 5 (brief van 29 januari 2024, ontvangen 30 januari 2024, kenmerk Z/24/715460).....	14
6. Indiener 6 (brief van 28 januari 2024, ontvangen 29 januari 2024, kenmerk Z/24/715277).....	16
7. Indiener 7 (brief van 23 januari 2024, ontvangen 29 januari 2024, kenmerk Z/24/715137).....	22
Kennisgeving	26
1.3. Kennisgeving	26
1.3.1. Provincie Overijssel (kenmerk: Z/23/708219 d.d. 2 januari 2024).....	25
1.3.2. Waterschap Drents Overijsselse Delta (kenmerk: Z/23/708219 d.d. 3 jan. 2024) .	26
Ambtshalve aanpassingen na ontwerp	27
1.4. Ambtshalve aanpassingen.....	27

Zienswijzen

1.1. Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan “Oosterdalfsen Noord” heeft van 20 december 2023 tot en met 30 januari 2024 voor een ieder ter inzage gelegen. In het kader van de kennisgeving ex artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is het ontwerp bestemmingsplan aan de daartoe aangewezen instanties digitaal toegezonden.

Binnen deze termijn zijn er 7 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn hierna weergegeven en voorzien van een gemeentelijke reactie. Daarbij is ook aangegeven of de zienswijze aanleiding heeft gegeven tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Om privacy redenen zijn de ingekomen zienswijzen geanonimiseerd. De zienswijzen zijn in deze nota daarom aangeduid met een nummer. Reclamanten worden hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld.

1.2. Zienswijzen

1. Indiener 1 (brief van 28 januari 2024, ontvangen 30 januari 2024, kenmerk Z/24/715459).

Indieneren maken bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord om de volgende redenen:

Wij willen gebruik maken van de mogelijkheid om een reactie te geven op het ontwerpplan verkeersmaatregelen Oosterdalfsen Noord.

- 3.6 We zijn blij met het bomensparend ontwerpen, waardoor het karakter van de Haersolteweg bespaard blijft.
- 3.2.1 Maar we maken ons zorgen over het verkeer. Op zaterdag en in de spits is het namelijk erg druk, maar wordt er ook ontzettend hard gereden. Voor wandelaars is het daarom ronduit gevaarlijk. Op deze momenten is het in de huidige situatie al bijna onmogelijk om met de auto vanaf ons perceel de weg op te komen.
- 6.3.1 Wij zijn bang dat de nieuwe wijk een dusdanige toename van verkeer met zich mee brengt dat bovenstaande onveilige situaties zich nog vaker zullen voordoen.
- 5.2.1 Daarom vinden wij het heel erg dat de Haersolteweg volgens de prognose het meeste verkeer lijkt te moeten gaan verwerken.
- 6.3.1 We betreuren het daarom dat de mogelijkheden voor een nieuwe ontsluiting via een rechtstreekse aansluiting op de N340 niet is onderzocht, of andere opties die de Haersolteweg zouden kunnen ontlasten.

Reactie gemeente:

Het klopt dat de Haersolteweg, naar verwachting, het grootste aandeel van de toename van het verkeer moet verwerken. Uit de onderzoeksrapportages blijkt dat er met de verwachte toename nergens (landelijke) waarden worden overschreden, oftewel waarden die niet passen bij een soortgelijke weg of ontsluiting.

In verband met de wijziging van het snelheidsregime (van 60 naar 30km) wordt de inrichting van de rijbaan aangepast en worden er snelheidsremmende maatregelen getroffen.

De planontwikkeling zelf krijgt een eigen structuur van wandelpaden waarvan gebruik gemaakt kan worden. Vanwege de verwachte behoefte wordt de Gerner Es voorzien van een voetpad. Dit was ook een specifiek verzoek van de bewoners. Op dit moment is er geen directe aanleiding om ook de complete Haersolteweg van een voetpad te voorzien. Langs de Gerner Es is er sprake van meer bestaande bebouwing dan langs de Haersolteweg. Het eventuele aantal gebruikers is (relatief) laag. De verwachting is daarom dat er verhoudingsgewijs minder behoefte zal zijn aan een voetpad. Ook is ons geen (langdurige) wens van bewoners bekend. Daar komt nog bij dat er, ten opzichte van de Gerner Es, op grote delen te weinig ruimte aanwezig is voor de aanleg van een voetpad.

Conform provinciale richtlijnen geldt de voorwaarde het aantal kruispunten en aansluitingen op de N340 te beperken. De afstand tussen de bestaande aansluitingen op de N340 bij de Koe-steeg en de Oosterdalfsersteeg is te gering in verhouding tot het gebied wat hiermee wordt 'bediend'. Een extra (opgevaardeerde) aansluiting zal een negatief neveneffect veroorzaken door de verkeersaantrekkende werking ervan. Iedere aansluiting is een potentieel conflictpunt waar kansen op ongevallen hoger liggen dan op een wegvak. De aard/ernst van de ongevallen heeft vaak ook een veel grotere impact. Een extra aansluiting is overbodig omdat het verkeer van- en naar Dalfsen al via de bestaande wegenstructuur kan worden afgewikkeld.

Met de aanleg van een (opgevaardeerd) kruispunt zal er ook een sterkere toename van verkeer zijn via de Oosterdalfsersteeg. Dit is een erftoegangsweg buiten de kom die alleen geschikt is voor weinig verkeer, enkel bestemmingsverkeer. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij u graag naar de bladzijdes 48 en 49 van de notitie 'Verkeersmaatregelen Oosterdalfsen Noord. Verkeersafwikkeling en veiligheid'.

Conclusie gemeente:

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

2. Indiener 2 (brief van 26 januari 2024, ontvangen 29 januari 2024, kenmerk Z/24/715122)

Indieners maken bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord om de volgende redenen:

Eind december 2023 hebben wij als burens een brief van de gemeente ontvangen waarin u ons informeert over de uitbreidingsplannen voor Oosterdalfsen Noord.

Na bestudering van de plannen op het omgevingsloket (o.a. beeldkwaliteitsplan Oosterdalfsen Noord en het bestemmingsplan) constateren wij dat het woongebouw/appartementengebouw 't Buytenhuys is gepland op iets meer dan 80 meter van het tennispark (banen 5 en 6) van onze vereniging DL TC Gerner.

De planning van woningbouw op deze locatie kan grote consequenties hebben voor de huidige uitoefening van de tennissport in verband met licht- en geluidsoverlast voor de toekomstige bewoners van het appartementengebouw. Er ligt bij het bestemmingsplan een akoestische beschouwing uit 2021 waar de inmiddels aangelegde padelbanen niet in zitten, en waar geen informatie ten aanzien van gebruikstijden of brongegevens is te achterhalen. Dit onderzoek is in ieder geval al vanwege het niet beschouwen van de padelbanen geen correcte weergave van

de huidige situatie. Het onderzoek lijkt echter ook de destijds beschouwde situatie te onderschatten ten aanzien van de optredende geluidsbelasting.

Het woongebied is nu aangeduid als "boswonen" wat suggereert dat dit deel bestempeld gaat worden als rustige woonwijk/landelijk gebied, daar is de richtwaarde 40 dB(A) voor de voor geluid maatgevende avondperiode van toepassing. Onze akoestisch adviseur, die gespecialiseerd is in tennis- en padelbanen, heeft een aantal indicatieve berekeningen verricht. Daaruit blijkt dat de 40 dB(A)-geluidcontour voorbij het woongebouw ligt. De richtwaarde voor goede ruimtelijke ordening op basis van gebiedstype gemengd gebied voor de avond is 45 dB(A). Die contour ligt weliswaar voor het toekomstige woongebouw, echter niet voor de openbare tuin en balkons die mogelijk aan de westkant gesitueerd gaan worden. De ligging van de contouren overschrijdt de richtafstanden voor een tenniscomplex met verlichting zoals opgenomen in de VNG publicatie bedrijven en milieuzonering. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat de richtafstanden in de VNG publicatie gebaseerd zijn op een inrichting van gemiddelde grootte (uit onderzoeken blijkt dat dit dan circa 4 tennisbanen betreft) en geen rekening wordt gehouden met de relatief hoge geluidemissie van padelbanen.

Er zal een akoestisch onderzoek verricht moeten worden naar de actuele situatie bij de tennisvereniging waarbij getoetst wordt aan de voor deze woonomgeving van toepassing zijnde richtwaarden voor een goede ruimtelijke ordening. Alhoewel de openbare tuin wettelijk niet is beschermd tegen geluid zou het goed zijn wanneer de gemeente hier iets over vermeld in de plannen en het akoestisch onderzoek.

Toekomstige bewoners gaan hier mogelijk geluids- en lichthinder ondervinden van de tennisactiviteiten met hierover mogelijk regelmatig klachten aan het adres van DL TC Gerner. Daarnaast geeft de locatie voor 't Buytenhuys in ieder geval beperkingen aan tennis- en racketsport gerelateerde ontwikkelmogelijkheden op ons park voor het verbreden van het (voor jong en oud) gezond bewegen aanbod in Dalfsen.

Daarom dienen wij hierbij een zienswijze in op de aangekondigde plannen rondom 't Buytenhuys (in het stedenbouwkundig plan aangeduid als "buiten GREX") dat nu op iets meer dan 80 meter van ons tennispark is gesitueerd. In afwachting van een reactie van de gemeente Dalfsen,

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van de zienswijze is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport van SPA WNP Ingenieurs met kenmerk 2400112.6100.r01a d.d. 17 juni 2024 is bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit de eindconclusie blijkt, dat er wordt voldaan aan de richtwaarden uit de VNG-publicatie wanneer er voorzieningen worden aangebracht aan de appartementen en dat er daarmee sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ook wordt DLTC niet beperkt in de toegestane bedrijfsvoering door de realisatie van deze appartementen. De conclusie van het onderzoek is besproken met indiener 2 en de ontwikkelaar van de appartementen. De ontwikkelaar zorgt er voor dat de noodzakelijke voorzieningen worden aangebracht bij het realiseren van de appartementen. Indiener 2 is hiervan op de hoogte.

Ook is er naar aanleiding van de zienswijze een lichthinder onderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport van bureau Montad met kenmerk 5520231103 d.d. 13 juni 2024 is bij het bestemmingsplan gevoegd. In de conclusie staat dat zoals weergegeven in figuur 4 de verticale verlichtingssterkte van de verschillende sportvelden binnen de daarvoor geldende norm blijft. Voor de verblinding (hinder van het schijnbaar oppervlak) geldt dit niet. Zie figuur 6 in het onderzoek. Zowel de verlichting van het voetbalveld als van de tennisvereniging voldoet niet aan

de gestelde norm van 10000 cd. Mogelijke oplossingen hiervoor zijn het plaatsen van afschermkappen op de armaturen of het aanpassen van de tilt van de armaturen (LED verlichting kan uitermate goed gericht worden). Deze zelfde oplossing is een aantal jaar geleden uitgevoerd bij de hockeyvelden, met goede resultaten. Een vervolg meting is daarom ook niet nodig als dezelfde maatregelen worden getroffen zo als bij de hockeyvelden. Tevens wordt voorgesteld om alle armaturen beter uit te richten (niet alleen de armaturen schijnend richting het oosten). Dit om een gelijkmatig beeld te creëren maar ook om eventuele hinder aan de andere zijde van het sportpark te voorkomen. Op basis van deze conclusie zijn er afschermkappen geplaatst op de betreffende armaturen en is de tilt van deze armaturen voor zover nodig aangepast door een erkend bedrijf. Indiener 2 is hierover geïnformeerd.

Conclusie gemeente:

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3. Indiener 3 (brief van januari 2024, ontvangen 30 januari 2024, kenmerk Z/24/715457).

Indieneren maken bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord om de volgende redenen:

Er is in de afgelopen jaren regelmatig door de gemeente Dalfsen met omwonenden van het bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord gesproken. We zijn benieuwd of uitgebreid meedenken ook daadwerkelijk zijn vruchten zal afwerpen bij het vaststellen goede hoop! En hebben de overleggen ook zeer gewaardeerd!

Wij zouden wel graag gebruik willen maken van de mogelijkheid om op een aantal zaken te reageren middels deze zienswijze. De belangrijkste reden hiervan is om in gesprek blijven met de Gemeente over o.a. 'het verkeer' en de invulling die wordt gegeven aan het zogeheten 'flexibele bestemmingsplan'. Denk hierbij aan het uitblijven van duidelijkheid/eenduidigheid over het aantal woningen, woningtypen en doelgroepen op specifieke locaties.

Er worden mooie weergaves gegeven van toekomstige verhoudingen in het stedenbouwkundig plan van o.a. de Gerner es met specifiek de verhouding bebouwing tot bestaande weg >15m, nieuw te maken wandelpad, eikenlaan met greppel - Betekent dit dan ook dat de bomen aldaar (Gerner es 'midden') behouden zullen blijven? (rapport van Sweco hoofdstuk 3,6; Door 'bomensparend' werken wordt er maatwerk geleverd, Er is helaas niet aangegeven waar de bomen wel zullen sneuvelen, is dit reeds bekend?). In het verlengde hiervan, er zijn vele afbeeldingen gepresenteerd die de plannen in beeld uitdrukken. Zijn deze afbeeldingen te hanteren voor hoe de inrichting van het plangebied eruit zal zien, of is dit enkel voor illustratief gebruik? (Zie ook opmerking verderop woningtypen en -aantal).

Daarnaast de vraag; Hoe gaat dat met de overige bomen in dit gebied (het groene karakter van het gebied)? Hoe wordt er omgegaan met enkele forse bomen (particulier) en het wellicht creëren van schaduw op de gewenste zonnepanelen (te zien in het stedenbouwkundig plan, 87 en B8)?

Voor het gebied 'Gerner Es midden' wordt gesteld dat een fietsstraat in het algemeen 4.5-4.8m breed is. Een bandbreedte van 3,80 - 5,90 m wordt echter ook aangegeven (afhankelijk van de uitvoeringsvorm en gebruik). Nu wordt er gesteld dat er voor 4.8m wordt gekozen vanwege de bandbreedte (?), Dan kan er dus ook voor 3.80m gekozen worden? In onze ogen nodigt een

smallere weg juist niet uit om hard(er) te rijden, of dit nu een fietsstraat is of niet (en de breedte in het westen en oosten varieert).

Reactie gemeente:

Voor wat betreft de breedte van een fietsstraat heeft de uitwerking plaatsgevonden op basis van twee 'voorwaarden': in het algemeen is een fietsstraat landelijk gezien 4,50-4,80 meter breed, en volgens de ontwerpprincipes van de Provincie Overijssel 3,80-4,80 meter breed. Mits goed gemotiveerd mag er eventueel van een landelijke richtlijn afgeweken worden. De werkelijke afmeting wordt veelal afgestemd op de specifieke situatie én het verwachte/beoogde gebruik. In het geval van de Gerner Es is er afgestemd op de functie 'woonstraat' met een breedte van 4,80 meter. Dit is een afmeting voor twee richtingen autoverkeer in combinatie met twee richtingen fietsverkeer. Door deze afmeting te hanteren is overal op het 'hoefijzer' (de ontsluitingsstructuur van wegen) een breedte van ca. 4,80 meter aanwezig. Met uitzondering van de locaties waar enkele verantwoorde versmallingen aanwezig zijn. Het uitgangspunt is in het algemeen dat de bomen langs de Gerner Es midden behouden blijven. Dat geldt ook voor de overige bomen in het plangebied. Wellicht echter bij uitzondering is het noodzakelijk dat er toch een boom moet worden verwijderd als deze een belemmering vormt voor het realiseren van het stedenbouwkundig plan. Dit kan echter pas met zekerheid worden aangegeven, als de plannen nader zijn uitgewerkt. Verder heeft de stedenbouwkundige bij het uitwerken van het stedenbouwkundig plan qua bezonning zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande bomen in het plangebied. Zie hiervoor de facetkaart "bezonning" bij het stedenbouwkundig plan.

Voor de inrichting van het weggedeelte 'Gerner Es midden' als fietsstraat zouden wij graag met de gemeente in gesprek komen/blijven. De voorgestelde grasbetontegels aan de oostzijde zullen niet in het deel 'Gerner Es midden' geplaatst hoeven worden door de verbreding met asfalt? De streetprint aan de westzijde zal wellicht als element in het midden kunnen worden toegepast? Hoe gaat het met de ontwikkelingen van geluid als auto's hierover zullen rijden? Hoe kunnen we zoveel mogelijk geluidsoverlast voorkomen (eerdere opmerkingen grasbeton Hofmansteeg) en met de gemeente zoeken naar de meest geschikte oplossing? Er wordt aangenomen dat met de 'Stomp-gedachte' er minder autoverkeer zal zijn. Is er een aanname over het percentage forenzen dat naar deze wijk zal komen? In hoeverre is de fiets reëel voor woonwerkverkeer voor hen? Het lijkt daarentegen tegenstrijdig om een gehele nieuwe wijk te realiseren en aan te nemen dat dit niet tot noemenswaardige problemen zal leiden. Zeker, omdat dit zonder nieuwe wijk op piekmomenten nu al het geval is, wordt in het rapport gesteld. Daarnaast zijn enkele ontsluitingen minder aantrekkelijk (Welsummerweg fietsstraat, Oosterdalfsersteeg - parallelweg/kruising hessenweg) waardoor de Gerner Es en Haersolteweg de wegen van ontsluiting zullen worden, is het voor de gemeenteraad voldoende om genoeg te nemen met het antwoord of de conclusie dat we wachten op problemen om pas met een oplossing te komen voor de Gerner Es? Hiermee samenhangend is de volgende vraag; Hoe verhoudt zich het (toegenomen) aantal woningen tot de verkeersonderzoeken die gedaan zijn en aan de hand waarvan conclusies zijn getrokken en beleid is gemaakt? In verschillende documenten worden namelijk verschillende aantallen woningen genoemd. In de Aeries berekeningen wordt gesproken over het 'voornemen om binnen het plangebied maximaal 400 woningen te realiseren'. In eerdere documenten wordt over circa 300 woningen gesproken, Dit is nog al een verschil. Kunt u duidelijkheid geven over het aantal geplande woningen en over de betekenis die dit heeft voor conclusies die zijn getrokken in het Verkeersonderzoek? Wordt er nog steeds *vooral* nog niet van een onacceptabele toename van verkeer uitgegaan?

Reactie gemeente:

De verschillende uitvoeringsvormen zijn binnen de kaders van (landelijke) richtlijnen en/of voorwaarden uitgewerkt. De uitvoeringsvormen zijn gebaseerd op functie en gebruik. Voor wat betreft het geluid geldt dat waar nu nog 60 km/u is ingesteld de maximumsnelheid wordt verlaagd van 60 naar 30km/u. Waar nu reeds 30 km/u geldt wordt de inrichting hier (verder) op aangepast. Bij toepassing van grasbetonstenen worden deze met de vlakke zijde naar boven aangebracht, zoals de beschreven aanpassing langs de Hofmanssteeg. De verkeersaantrekkende werking is bepaald op basis van landelijke richtlijnen (CROW). De berekening betreft in principe een worstcasescenario omdat er nog geen reductie is toegepast als gevolg van het toepassen van het STOMP principe. De doorwerking van het toepassen van het STOMP principe is dus niet meegerekend. De ingeschatte toename zal hierdoor minder zijn. Vanuit dit oogpunt is er ook voor gekozen om niet op voorhand wijzigingen aan te brengen bij de aansluiting Gerner Es op de Koesteeg. Aan de hand van monitoring zal bepaald worden of er aanpassingen nodig zijn bij een minder goede verkeersafwikkeling. De inrichting wordt in het algemeen afgestemd op het toekomstig gebruik en de toekomstige functie. Bij de uitwerking wordt gebruikt gemaakt van de landelijke richtlijnen.

De 'bandbreedte' in het aantal genoemde woningen kan opgevangen worden in de 'restcapaciteit' die de wegen in zich hebben dit is nog ruim voordat de maximale capaciteit is bereikt. Er is een oplegnotitie verkeersgeneratie opgesteld bij het verkeersonderzoek en verkeersplan die bij dit bestemmingsplan zijn gevoegd, omdat de raad heeft gevraagd om meer sociale woningbouw te realiseren in het plangebied. Het aantal woningen in het plangebied zal daardoor toenemen. Uit de oplegnotitie blijkt, dat er ook bij een groter aantal woningen in het plangebied wordt voldaan aan de verkeersnormen.

Zouden er tijdens de realisatie van de wijk voor bouwverkeer speciale routes kunnen worden ingericht, waarbij de Gerner Es wordt ontzien? Hierbij kan het zware verkeer en de drukte van de bouwperiode zoveel mogelijk gescheiden worden van het fiets-, wandel- en autoverkeer dat nu over de Gerner Es gaat ?

Reactie gemeente:

De routes voor het bouwverkeer en de bijbehorende verkeersveiligheid worden bij de verdere uitwerking beoordeeld.

In het beeldkwaliteitplan wordt genoemd dat binnen het erf-wonen 'schuurgebouwen' ruimte bieden aan een mix van verschillende woningtypen voor diverse doelgroepen. Wat wordt er bedoeld met 'een mix van verschillende' woningtypen? Er worden vrijstaande woningen genoemd (gebied B7 en B8) maar hoe zien de gebouwen in gebied B5 en B6 eruit (Zoals hoeveel woningen per (hoofd)gebouw?) Daarnaast wordt gesteld 'vrijstaande woningen, waarvan 50% in vrije sector' wat gebeurt er met de andere 50%? En wat wordt er bedoeld met 'vrije sector' (Koop/huur)? Tevens zijn we benieuwd of de voorgetelde mix (zowel woningtype alswel sociale/vrije sector) in de gebieden B5 t/m B8 vastligt? De aantallen worden zowel in de afbeeldingen gebruikt alswel in het verkeersonderzoek komen ze terug (B7 en B8 beiden 5 vrijstaande woningen; ligt dit vast?) Erg benieuwd zijn wij daarnaast naar de beoogde mix van diverse doelgroepen voor de locaties B5 t/m B8. Heeft u daar specifieke ideeën over? En zo ja, welke? Afsluitend zouden wij graag willen weten of de terminologie 'flexibel' voor het bestemmingsplan betekent of de bestemming! van de verschillende gronden (met name B5 t/m B8 en het ernaast gelegen recreatieve perceel kruising Gerner Es/Koekoeksteeg nog aangepast kunnen worden

of dat dit vastligt. Zoals gesteld, zijn mooie afbeeldingen gemaakt, maar in hoeverre zijn deze afbeeldingen een representatie van hetgeen uitgewerkt zal gaan worden?

Reactie gemeente:

Met mix van verschillende woningtypen wordt bedoeld vrijstaande, twee-onder-één-kap, rijen- en/of gestapelde (appartementen) woningen, die er qua architectuur ook nog anders uitzien. In het beeldkwaliteitplan worden voorbeelden gegeven hoe die er dan kunnen komen uit te zien. Hoe de architectuur van de woningen en woongebouwen er uiteindelijk uit komt te zien is nu niet aan te geven. Voor het realiseren van een woning of woongebouw moet een aanvraag omgevingsvergunning worden ingediend. Er wordt beoordeeld of deze past binnen het bestemmingsplan en of voldaan wordt aan de bouwtechnische eisen. Verder beoordeelt de stadsbouwmeester van Het Oversticht in Zwolle of voldaan wordt aan de redelijke eisen van welstand. Als alle “seinen op groen” staan en de omgevingsvergunning wordt verleend, dan is pas bekend hoe de woning of het woongebouw eruit komt te zien. Zodra de aanvraag omgevingsvergunning is ingediend, kan deze overigens al wel worden ingezien. De invulling van het perceel met de bestemming “Groen” aan de noordwestzijde van de aansluiting Gerner Es/Koekoeksteeg is nog niet bekend. Dit moet nog nader worden uitgewerkt.

De opgestelde visualisaties zijn gebaseerd op de ruimtelijke uitwerking en keuzes van de te gebruiken materialen voor de betreffende wegen. Gestreefd is naar een zo waarheidsgetrouwe weergave. Echter kan het in werkelijkheid altijd iets afwijken.

Conclusie gemeente:

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4. Indiener 4 (brief van 26 januari 2024, ontvangen 29 januari 2024, kenmerk Z/24/715125).

Indieners maken bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord om de volgende redenen:

Hierbij willen wij graag onze zienswijze delen ten aanzien van het concept bestemmingsplan Oosterdalfsen-Noord.

Wij zijn direct aanwonende van het te ontwikkelen gebied en daarom ook betrokken geweest bij diverse participatie sessies. Puntsgewijs willen we aantal zaken benoemen:

Zienswijze concept bestemmingsplan Oosterdalfsen-Noord dec 2023

Aantallen woningen (o.a. Toelichting)

In de oorspronkelijke uitgangspuntennotitie voor Oosterdalfsen was het plan om 200 woningen te realiseren in fase 2, dit deel wordt nu noord genoemd. In het plan wordt nu gesproken over 385 woningen. Dit is bijna een verdubbeling van de oorspronkelijke uitgangspunten! Er is een grote woningbehoefte, maar het lijkt erop alsof men het oorspronkelijke aantal is vergeten. Wij blijven ons dan ook zorgen maken over dit enorme aantal gelet op wat het met de omgeving doet, welke impact het op het verkeer heeft en vooral de ontsluiting van de wijk waarin nog steeds een reactief beleid wordt gevoerd. Naar onze mening kunnen er echt niet meer woningen bij in het plan en moet voor nog meer woningen de andere uitbreidingsgebieden van Dalfsen benut worden.

Reactie gemeente:

Op 26 september 2022 heeft de gemeenteraad een stedenbouwkundig plan vastgesteld voor het plangebied Oosterdalfsen Noord. In het raadsvoorstel is uitgelegd, dat deze invulling past binnen de verschillende gemeentelijke beleidskaders. Daarbij is ook specifiek gekeken naar het aantal verkeersbewegingen. Uit het verkeersonderzoek dat bij de raadsstukken was gevoegd blijkt, dat het totaal aantal verkeersbewegingen past binnen de capaciteit van de omliggende wegen van het plangebied. Daarbij is aangegeven dat de vormgeving van deze wegen echter wel nader moet worden bekeken. In het voorliggende bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord wordt gesproken over een groter aantal woningen dan in het stedenbouwkundig plan dat in 2022 is vastgesteld. Inmiddels is de gemeente namelijk eigenaar geworden van het perceel Koekoeksteeg 6A dat met woningbouw wordt ingevuld en heeft de gemeenteraad nadrukkelijk te kennen gegeven dat er meer rekening moet worden gehouden met sociale (betaalbare) woningbouw. In plaats van 50% sociale (betaalbare) woningen waar nog vanuit is gegaan in het vastgestelde stedenbouwkundig plan, moeten er bij voorkeur rond de 60% sociale (betaalbare) woningen in het plangebied worden opgenomen. Hieraan wordt voldaan in het stedenbouwkundig plan dat is aangepast naar aanleiding van het amendement dat is aangenomen door de gemeenteraad. Dat betekent o.a. dat er meer (rijen-)woningen worden gebouwd in het plangebied. Uit de onderzoeken en de beantwoording van de zienswijzen in deze nota blijkt dat er ook bij een groter aantal woningen in het plangebied, nog steeds wordt voldaan aan verschillende gemeentelijke beleidskaders. Er is een oplegnotitie verkeersgeneratie opgesteld bij het verkeersonderzoek en verkeersplan die bij dit bestemmingsplan zijn gevoegd, omdat de raad heeft gevraagd om meer sociale woningbouw te realiseren in het plangebied. Het aantal woningen in het plangebied zal daardoor toenemen. Uit de oplegnotitie blijkt, dat er ook bij een groter aantal woningen in het plangebied wordt voldaan aan de verkeersnormen.

Perceel Koerhuis (o.a. Bestemmingsplan, Toelichting en Beeldkwaliteitsplan)

Er zijn diverse gesprekken met de stedenbouwkundige en gemeente geweest waarin de wensen van de omwonenden zeer nadrukkelijk zijn besproken. Dit betreft o.a. behoud bomen en het karakter van de Gerner Es. Oorspronkelijk zat het perceel Koerhuis niet in de plannen. Dit is ook terug te zien in de stukken. In diverse onderzoeken is dit perceel niet meegenomen. Over het toevoegen van dit perceel is veelvuldig gesproken. Uiteindelijk staat er in het concept bestemmingplan (In 'Toelichting' en 'Beeldkwaliteitsplan') een indeling van het perceel Koerhuis die overeenkomt met onze wens. Dat wil zeggen, handhaven van de bebouwing aan de achterzijde van het perceel. En geen bebouwing dicht bij de weg en ook dicht bij onze woning. Dit is in de stukken te zien in de Plankaart (rode cirkel); hoofdstuk 2.3.4 van de Toelichting.

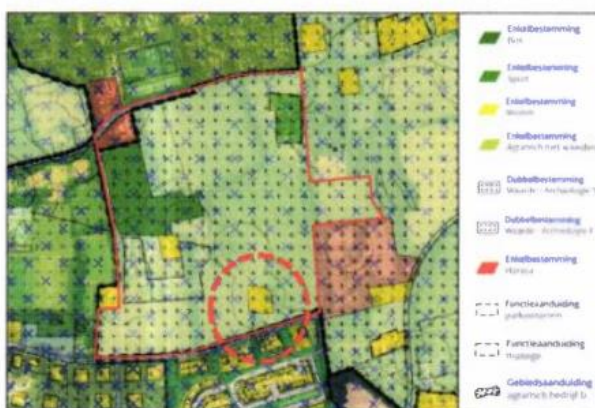
Juist dit aspect hebben we bij aankoop van ons perceel nadrukkelijk nagevraagd bij de gemeente. Toen zei men dat perceel Koerhuis buiten de uitbreidingsplannen van Oosterdalfsen viel en dat het bouwvlak zich aan de achterzijde van het perceel bevindt. Precies dit feit gaf ons zekerheid en heeft er mede toe geleid dat we ons perceel van de gemeente gekocht hebben. In het plan staat getekend dat er geen bebouwing dicht op de weg komt, conform huidige situatie. Máár men heeft in bestemmingsplan wel het bouwvlak vergroot naar het gehele perceel. Dit bevreemd ons zeer. Dit is niet nodig voor het ingetekende plan en het sluit niet aan wat er in onze participatiesessies is besproken. Wij willen de zekerheid houden dat er niet dicht naar de weg toe gebouwd zal gaan worden. Daarom pleiten we er dan ook voor om dit aan te passen in het bestemmingsplan, net zoals er ook in andere delen van het plan aan de Gerner Es ook bewust geen bouwvlakken zijn opgenomen.



Afbeelding 2.4: Stedenbouwkundig plan Oosterdalfsen Noord (Bron: Bureau Maan)

Huidig bestemmingsplan (hoofdstuk 1.4 in Toelichting)

Concept bestemmingsplan (www.ruimtelijkeplannen.nl)



Afbeelding 1.2: Uitsnede geldend bestemmingsplan (Bron: Ruimtelijke Plannen, bewerkt)

Note: De rode cirkel geeft het betreffende perceel aan.

Reactie gemeente:

In het ontwerp van het bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord is voor het gehele perceel Gerner Es 9 een bouwvlak opgenomen vanwege het amendement dat is aangenomen door de gemeenteraad om meer sociale (betaalbare) woningen te realiseren in het plangebied Oosterdalfsen Noord. Bij het ter inzage leggen van dit ontwerpplan was namelijk nog niet bekend hoe het aangepaste stedenbouwkundig plan er uit zou komen te zien door dit amendement. Uit het aangepaste stedenbouwkundig plan blijkt, dat aan de zuidzijde van de bestaande woning op het perceel Gerner Es 9 geen woningen zijn gepland. Daarom kan het bouwvlak worden verkleind

zodat de zuidgrens hiervan overeenkomt met het bouwvlak zoals dat is opgenomen voor dit perceel in het bestemmingsplan Buitengebied.

Woningtype Gerner Es (o.a. Toelichting, Beeldkwaliteitsplan en Regels)

Er is gesproken over het spiegelen van de woningtypen aan de Gerner Es. Dit staat nu ook zo in het concept plan getekend. Wij willen zekerheid hebben dat het woningtype aan de Gerner Es daadwerkelijk vrijstaand zal worden. Het plan is nu flexibel. Hierdoor hebben we geen enkele zekerheid. En let wel, wij hebben het over slechts circa 10 woningen langs de Gerner Es van het gehele plan van 385 waar we meer details willen hebben vastgelegd over de invulling van het plan/de kavels. Dit betreft maar 2,5% van het plan en doet recht aan de zaken die wij besproken hebben tijdens de participatiesessies met omwonenden en gemeente.

Reactie gemeente:

Uit het aangepaste stedenbouwkundig plan dat is opgesteld naar aanleiding van het amendement dat is aangenomen door de gemeenteraad, blijkt dat er vrijstaande woningen worden gebouwd langs de Gerner Es. Dit is ook voortgekomen uit de participatierondes die zijn gehouden voor het plangebied en sluit ook goed aan op de vrijstaande woningen die gebouwd zijn aan de zuidzijde van de Gerner Es. Op de Verbeelding en in de regels bij het bestemmingsplan is dit dan ook vastgelegd voor de kavels die direct aan de Gerner Es grenzen.

Beschermde diersoorten. (o.a. Toelichting en Quickscan beschermde soorten en biodiversiteit)

In de plannen en bijlagen komt aan de orde dat er mogelijk beschermde diersoorten in het plangebied voorkomen. Er wordt vooral gesproken over het bosje. Hierbij willen we u er nogmaals op wijzen dat de rode eekhoorn ook voorkomt langs de Gerner Es en op perceel Koerhuis. Net als de twee hazen die zich meestal bevinden in de hoek van Gerner Es - Oosterdalfsersteeg.

Reactie gemeente:

Deze zienswijze is voorgelegd aan de ecooloog die ons ook heeft geadviseerd over het plangebied Oosterdalfsen Noord.

Europese rode eekhoorn

De verblijfplaatsen van de Europese rode eekhoorn zijn onder de Wet natuurbescherming beschermd. Deze is mogelijk aanwezig in het in de zienswijze genoemde bosje. Dit bosje blijft behouden en vervolgonderzoek is niet uitgevoerd. In de tuinen van de te slopen huizen zijn tijdens de onderzoeken geen verblijfplaatsen aangetroffen. De Europese rode eekhoorn zwerft rondom dit bosje en kan inderdaad wel eens in een aangrenzende tuin terechtkomen. Dit is een klein onderdeel van zijn leefgebied. Door de nieuwbouw gaat geen onmisbaar essentieel leefgebied verloren. De Europese rode eekhoorn maakt niet alleen verblijfplaatsen in bossen. Wanneer de wijk gebouwd is, is het goed mogelijk dat deze een verblijfplaats maakt in de singel die in de wijk behouden blijft. De ecooloog concludeert dat er geen (beschermde) verblijfplaatsen verloren gaan en dat er geen (beschermde) onmisbaar essentieel leefgebied verloren gaat. Wel adviseert hij als er eventueel bomen worden gekapt om voor de aanvang van de kapwerkzaamheden een extra controle uit te voeren, omdat de onderzoeken een momentopname zijn. Het is mogelijk dat de Europese rode eekhoorn alsnog in een boom in een tuin een verblijfplaats gaat maken.

Haas

Het leefgebied van de haas is niet beschermd. Wel is hier de zorgplicht van kracht. Het onnodig doden van dieren is zonder ontheffing/vergunning verboden.

Bouwhoogte (o.a. Beeldkwaliteitsplan, Regels) Daarnaast willen we u erop wijzen dat de gemeenteraad heeft besloten dat gebouwen in Oosterdalfsen-Noord niet hoger dan 4 bouwlagen mogen worden; Amendement raadsvergadering 26 sept 2022.

In het concept beeldkwaliteitsplan staat nu bij de toetsingscriteria (pagina 11) dat een woning maximaal 15 meter (4 bouwlagen) hoog mag zijn, maar dat 'Bij een verdiepte of halfverdiepte parkeergarage is een totaal van 5 bouwlagen toegestaan, waarvan 4 woonlagen.' Hiermee wordt het besluit van de raad niet opgevolgd, aangezien half verdiepte betekent dat er 4,5 bouwlagen boven de grond zichtbaar zijn. Daarnaast wordt er aan toegevoegd dat 'de dakopbouw t.b.v. installaties' ook niet wordt meegeteld in de hoogte. Hierdoor wordt er ruimte gegeven om de maximale toch hoger te laten worden dan in het amendement is bedoeld. Door deze 2 uitzonderingen kan ook het maximum van 15 meter overschreden (extra: 0,5 bouwlaag en aanvullende dakopbouw) en dus het beleid van maximaal 4 bouwlagen niet juist worden uitgevoerd.

Reactie gemeente:

In het stedenbouwkundig plan dat op 26 september 2022 besproken is in de gemeenteraad stonden oorspronkelijk op een aantal plaatsen in het plangebied Oosterdalfsen Noord woongebouwen ingetekend bestaande uit 5 woonlagen met (eventueel) een half verdiepte parkeermogelijkheid onder het woongebouw. De gemeenteraad heeft door het aannemen van een amendement besloten dat er maximaal 4 woonlagen mogen worden gerealiseerd in het betreffende plangebied. Daarbij is de half verdiepte parkeermogelijkheid die was opgenomen in dit stedenbouwkundig plan niet ter discussie gesteld. In het bestemmingsplan is daarom rekening gehouden met 4 woonlagen met (eventueel) een half verdiepte parkeermogelijkheid en de installaties die op het dak moeten worden aangebracht om bijvoorbeeld een lift te kunnen realiseren.

Resumé belangrijkste verzoeken voor wijzigingen:

1. wij willen dat het bouwvlak voor perceel Koerhuis wordt aangepast naar het oorspronkelijke /huidige bestemmingsplan waarin dezelfde afstand van de weg wordt behouden.
2. Wij willen zekerheid hebben dat het woningtype aan de Gerner Es daadwerkelijk vrijstaand zal worden.

Conclusie gemeente:

Mocht het toch nodig zijn om bomen te kappen, dan wordt in overleg met de ecooloog een extra controle uitgevoerd voor aanvang van de kapwerkzaamheden om vast te stellen of er al dan niet Europese rode eekhoorns aanwezig zijn. Verder wordt indien nodig een ontheffing/vergunning Wet natuurbescherming aangevraagd.

De zuidgrens van het bouwvlak op de Verbeelding van het perceel Gerner Es 9 wordt opgeschoven richting het noorden, zodat deze overeenkomt met de zuidgrens van het bouwvlak zoals die is opgenomen voor dit perceel in het nu nog geldende bestemmingsplan Buitengebied. Op de Verbeelding en in de regels bij het bestemmingsplan wordt opgenomen, dat op de kavels die direct grenzen aan de Gerner Es, uitsluitend vrijstaande woningen mogen worden gebouwd. Verder geeft de zienswijze geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen en/of nadere onderzoeken uit te voeren.

5. Indiener 5 (brief van 29 januari 2024, ontvangen 30 januari 2024, kenmerk Z/24/715460).

Indieners maken bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord om de volgende redenen:

Zienswijze op ontwerp bestemmingsplan Chw Oosterdalfsen Noord en het ontwerp beeldkwaliteitsplan met bijbehorende stukken. (ter inzage 20 december 2023 tot en met 30 januari 2024 – identificatie nr. NLIMRO.0148

Middels dit schrijven geef ik u te kennen dat ik behoefte heb om mijn zienswijze (bezwaar) op het ontwerpplan Oosterdalfsen Noord (fase 2 -toekomstig woongebied Oosterdalfsen) bij u bekend te maken, dit om m'n opties op vervolgstappen geheel open te houden! Mijn grootste bezwaar is dat de spelregels tijdens "het spel" meerdere malen gewijzigd /aangepast worden (zijn) waardoor u in mijn optiek helaas *gevoelsmatig* als 'onbetrouwbare lokale overheid' aangemerkt kan worden. (ik realiseer me terdege dat dit wellicht als een gevoelige en "boute uitspraak" wordt opgevat maar één waarover ik graag met u een goed diepgaand gesprek aanga!)

De stukken die bij het ontwerp bestemmingsplan ter inzage liggen geven een beeld van;

- "gegoochel" met getallen. (w.o. aantal woningen en verkeerintensiteit)
- Reeks van wijziging uitgangspunten welke in documenten tevens niet correct met elkaar corresponderen.
- Meerdere plangebied aanpassingen.
- Een alsnog discutabele verkeersafwikkeling van het ontwikkelgebied.
- Onjuiste wegbreedte Oosterdalfsersteeg (t.h.v. huisnummer 1) die op papier dus afwijkt van de werkelijkheid welke u in het rapport genoemd/voorgehouden.
- Geluidsmeting rapport (norm overschrijding?) alleen op geplande uitbreiding.
- Geluidbelasting zore bij (mijn) bestaande bebouwing (boerderij) Oosterdalfsersteeg.
- Gemaakte verwachtingen over participatie niet waargemaakt worden.

Graag attendeer ik u (nogmaals) op mijn schrijven aan uw raadscommissie van 27 maart 2021 en de aangeleverde inspraak tekst bijbehorende bij m'n inspraakmogelijkheid bij u raadscommissie vergadering van 12 september 2022. Een evaluerend/duidelijk verhelderende reactie (gesprek) en/of onderbouwde toelichting van keuzes zijn helaas niet of onvoldoende met mij gedeeld ' (de afhandeling van dit proces verdient absoluut geen hoofdprijs!)

Kortom, het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan is volgens mij dus strijdig met vastgestelde uitgangspunten en het proces heeft verbetering.

Bij deze alsnog een paar verdieping voorbeelden van onderdelen;

- Verschil met de uitgangspuntennotitie dd. 05-10-2011 en ook aan de u voorgelegde geactualiseerde uitgangspunten notitie d.d. 02-03-2021.
- Het concept voorlopig ontwerp van Maan d.d. 21-12-2021 welke aan de buurt maar ook aan u is voorgelegd verschilt ook op meerdere items. Het (laatste) Stedenbouwkundig plan Oosterdalfsen, welke u als raad eind 2022 heeft vastgesteld, heeft als uitgangspunt dat er binnen het plangebied een realisatie van **338** woningen plaats gaat vinden. (woningdichtheid) Deze 338 is al het significant verhoogd aantal woningen, **was nl 270 woningen voor fase 2** in uw eerdere ontwikkel uitgangspunten.

Persoonlijk vind ik dat gezien de veranderende vraag/woningbehoefte dit wel begrijpelijk & verklaarbaar!

Het nu weer ophogen van 338 naar 400 woningen, i.p.v. gewenst percentage verschuiving (amendement) roept wel de vraag op of die uitwerking/ keuze wel recht doet aan het gevoerd participatie gebeuren en de gebruikte verkeerscijfers bij het verkeersonderzoek? (cijfers kloppen niet, ook getal max 375 komt hierin voor, wat is de invloed van verhogen woning quotum op ruimtelijke kwaliteit, verkeersafwikkeling en geluid.)

- Er was in het Stedenbouwkundig plan wel in opgenomen dat er naar de verhouding vrije sector en sociale woningbouw gekeken kon worden!
- Niet dat het plangebied wederom verandert.
- In de stukken wordt nu gesproken over **385** woningen en de aanlegfase planning staat een getal van **400** woningen genoteerd. Wat wordt het nu?, hoe verhoudt zich dat vervolgens met het gepresenteerde rapport over verkeersstromen/cijfers en waarom is het getal niet consistent?
- Gehanteerde Welstand (advies)verschillen bij Fase 1 & 2 (beeldkwaliteitsplan). Bijvoorbeeld de zienswijze verschillen welstand t.a.v. de projecteren bebouwingafstand (rooi-lijn) Oosterdalfsersteeg ter hoogte van kruising met de Gerner-Es.

Ook stoort mij enorm het (gefaciliteerde) participatie verschil - rechts(on)gelijkheid v.s. geboden oplossingen tussen "plannen van normale burger(s) en uw ondernemers aan de Haersolteweg!

In dit schrijven zijn niet alle punten aan het papier toevertrouwd/opgesomd.

Tot slot maak ik via deze weg graag gebruik om te benadrukken dat ik de woningbehoefte/marktvraag zeker onderschrijf, daar ook een steentje aan kan/wil bijdragen maar dat een **goed gesprek met u fractie vertegenwoordigers (of met gehele raad\ hier zeker nog op z'n plaats is.**

Zie met belangstelling uit naar u reactie/of uitnodiging voor een constructief & open gesprek.

P.S. Dit schrijven wordt op 30-01-2024 (is sluitingsdatum voor de zienswijze) bij het gemeentehuis in de postbus gedaan en tevens ook per mail verzonden aan uw Griffie. (t.a.v. de griffier).

Reactie gemeente:

De wegbreedte van de Oosterdalfsersteeg ter hoogte van nummer 1, zal straks circa 380 cm. zijn, met aan weerszijden een bermverharding van circa 40 cm. In de praktijk zal dat niet heel veel verschillen met het huidige gebruik van de weg en de beschikbare breedte.

De verkeersonderzoeken zijn gebaseerd op een woningaantal van 338. Er zijn geen nieuwe verkeersgeneratiecijfers bepaald in het geval van hogere woningaantallen. Er is voldoende 'restcapaciteit' aanwezig om een hoger aantal woningen aan te kunnen. Daarbij is ook aangegeven dat de berekende verkeersgeneratie een worstcasescenario betreft, immers de doorwerking van het toepassen van het STOMP principe is niet meegerekend. De ingeschatte toename zal hierdoor minder zijn. Er is een oplegnotitie verkeersgeneratie opgesteld bij het verkeersonderzoek en verkeersplan die bij dit bestemmingsplan zijn gevoegd, omdat de raad heeft gevraagd om meer sociale woningbouw te realiseren in het plangebied. Het aantal woningen in het plangebied zal daardoor toenemen. Uit de oplegnotitie die is opgesteld bij het verkeerson-

derzoek en het verkeersplan blijkt, dat er ook bij een groter aantal woningen in het plangebied wordt voldaan aan de verkeersnormen.

Wij zijn van mening, dat er een zorgvuldig proces is gevolgd om te komen tot het realiseren van de nieuwe woonwijk Oosterdalfsen Noord. Nadat de uitgangspuntennotitie is geactualiseerd zijn er diverse participatierondes gehouden. Door de Coronacrisis waren deze digitaal. De input van deze participatierondes en de onderzoeken die ondertussen ook zijn uitgevoerd in het plangebied, hebben geresulteerd in een stedenbouwkundig plan dat in 2022 is vastgesteld door de raad. Door o.a. het alsnog kunnen aankopen van het perceel Koekoeksteeg 6A en het amendement dat de raad heeft aangenomen waarin is aangegeven dat er meer sociale (betaalbare) woningen moeten worden gerealiseerd in het plangebied, wordt het aantal woningen hier hoger dan waarvan in eerste instantie is uitgegaan. Uit de verschillende onderzoeken blijkt echter dat het hogere aantal woningen nog steeds passend is bij dit uitbreidingsgebied. Wij verwijzen hiervoor bijvoorbeeld naar het verkeersonderzoek en de oplegnotitie verkeersgeneratie die aanvullend bij dit onderzoek is opgesteld. Het percentage uitgeefbare gronden van het plangebied is relatief laag door het water- en parkeerbeleid. Daardoor is er veel ruimte in het plangebied aanwezig voor groene buffers (wadi's). De bouwblokken worden omringd door deze groene buffers. Door het amendement van de raad is een aangepast stedenbouwkundig plan opgesteld waardoor het aantal woningen in het plangebied er weer anders uit komt te zien, maar ook dit aantal past nog steeds binnen de verschillende (beleids-)kaders.

Het initiatief ligt bij de indiener voor een gesprek met de verschillende raadsfracties, of om gebruik te maken van het spreekrecht tijdens het openbare podium, om de verschillende zaken die worden genoemd in de zienswijze aan de orde te stellen. Deze kan hiervoor contact opnemen met respectievelijk de afzonderlijke fracties dan wel met de griffie.

Conclusie gemeente:

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

6. Indiener 6 (brief van 28 januari 2024, ontvangen 29 januari 2024, kenmerk Z/24/715277).

Indieners maken bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord om de volgende redenen:

Bij deze willen wij u graag informeren over onze zienswijze met betrekking tot het verkeersplan rondom de nieuwbouwwijk Oosterdalfsen-Noord. Naast onze zienswijze hebben wij ook nog een groot aantal vragen waarop wij van u graag een reactie ontvangen.

Document Verkeersmaatregelen Oosterdalfsen Noord - Verkeersafwikkeling en veiligheid

➤ Gerner Es versus Haersolteweg

Op meerdere plaatsen in dit document worden specifieke eigenschappen van de Gerner Es benoemd die ook van toepassing zijn op de Haersolteweg alleen daar niet zijn opgenomen. Ook worden er voor de Gerner Es meer maatregelen overwogen. Voorbeelden hiervan zijn:

- blz. 7: *Gerner Es heeft een landelijk karakter.* Naar onze bescheiden mening heeft de Haersolteweg een meer landelijk karakter dan de Gerner Es.

Reactie gemeente:

Uiteraard is dit zo, maar dit doet niet direct ter zake, het landschappelijk karakter wordt met het bomensparend ontwerpen behouden

- blz. 8: *Gerner Es is onderdeel van een hoofdfietsroute.* Dit klopt, echter dat de Haersolteweg onderdeel is van een landelijke fietsroute met knooppunten wordt niet vermeld.

Reactie gemeente:

In het andere (eerste) rapport (het verkeersonderzoek) is dit aangegeven. Dit rapport vormt mede het kader (de uitgangspunten) voor de uitwerking van de wegen. De Gerner Es heeft als onderdeel van een doorgaande regionale fietsroute (F340) en het fietsnetwerk van de gemeente Dalfsen meer 'status' dan een toeristische fietsroute. In alle gevallen ligt het in een 30km zone, dus de snelheden liggen laag.

- blz. 14: waarom is er op de Gerner Es wel en op de Haersolteweg niet het profiel accent fiets aanwezig? Ook op de Haersolteweg is sprake van fietsverkeer richting sportaccommodaties en recreatiepark. Dit wordt in de toekomst alleen nog maar meer door het aanstaande uitbreidingsplan in Ankum. En waarom is dit profiel op slechts een deel van de Gerner Es aanwezig?

Reactie gemeente:

Zie hiervoor het voorgaande antwoord

- blz. 15: waarom wordt er aan de Gerner Es wel een voetpad gerealiseerd en aan de Haersolteweg niet? In vergelijking tot de Gerner Es zijn op de Haersolteweg veel meer wandelaars aanwezig - richting de bossen (wel of niet met hond of paard) maar ook naar de natuurboerderij De Lindehoeve.

Reactie gemeente:

De planontwikkeling zelf krijgt een eigen structuur van wandelpaden waarvan gebruik gemaakt kan worden. Vanwege de verwachte behoefte wordt de Gerner Es voorzien van een voetpad. Dit was ook een specifiek verzoek van de bewoners. Op dit moment is er geen directe aanleiding om ook de complete Haersolteweg van een voetpad te voorzien. Langs de Gerner Es is er sprake van meer bestaande bebouwing dan langs de Haersolteweg. Het eventuele aantal gebruikers is (relatief) laag. De verwachting is daarom dat er verhoudingsgewijs minder behoefte zal zijn aan een voetpad. Ook is ons geen (langdurige) wens van bewoners bekend. Daar komt nog bij dat er, ten opzichte van de Gerner Es, op grote delen te weinig ruimte aanwezig is voor de aanleg van een voetpad.

- blz. 24/53: het gebruik van de Gerner Es wordt ontmoedigd. Wat zijn de gevolgen hiervan op het gebruik van de Haersolteweg? Hoe is dit in de berekeningen meegenomen?

Reactie gemeente:

De ontmoediging moet hier gelezen worden in de zin van minder autogebruik en meer fietsgebruik. Dit is in lijn met de STOMP-gedachte. Het moet niet opgevat worden als 'verkeer verplaatst zich daardoor meer naar de Haersolteweg'.

➤ **Afwikkelingsproblemen**

blz. 12: hoe zijn de toekomstige verkeersintensiteiten precies berekend?

Reactie gemeente:

Deze zijn berekend op basis van verkeerstellingen die vervolgens zijn opgehoogd met het verwachte extra verkeersbewegingen per weg(vak). De verkeerscijfers zijn gebaseerd op tellingen die wij in een aantal periodes hebben gehouden: in 2020 in september, in 2021 in september, en in 2022 in februari. De cijfers van 2020 zijn opgehoogd in verband met de corona maatregelen die op dat moment actueel waren. Tijdens de telling in 2021 waren er nagenoeg geen corona maatregelen, en waren de resultaten vergelijkbaar met de verhoogde cijfers uit 2020 (hieruit blijkt dat de ophoging juist was toegepast). In februari 2022 zijn er opnieuw tellingen gehouden. Al deze gegevens zijn gebruikt om een prognose te berekenen waarbij ook de verkeersgeneratie van Oosterdalfsen Noord is verwerkt.

- blz. 17: waarom is het niet (meer) aannemelijk dat er landbouwverkeer over de Haersolteweg rijdt? Dit is nu namelijk dagelijks meerdere keren het geval.

Reactie gemeente:

Dit lijkt niet meer aannemelijk in de nieuwe situatie, met name een groter hoeveelheid doorgaand landbouwverkeer (wat geen bestemming heeft in het gebied).

- blz. 22: om gevoel te krijgen bij de in dit maar ook andere rapporten genoemde aantallen gebruikers per dag ontvangen wij graag bijlage 1 van dit onderzoek: de verkeerstelling. Ondanks herhaalde verzoeken hebben wij deze bijlage nog steeds niet ontvangen. Cruciaal in deze is het wel dan niet overschrijden van de 3.000 mvt/etmaal.

Reactie gemeente:

Dit is bijlage 4 van de stukken van het bestemmingsplan (Verkeersonderzoek). Ter verduidelijking (want zo kan dit in het rapport worden gelezen): de genoemde grenswaarde van 3.000 mvt/etmaal is niet de maximum gestelde grenswaarde voor een erftoegangsweg 30km/u, maar een grens die naar verwachting nergens zal worden overschreden. Dit is genoemd/gehanteerd om een kader te scheppen en het 'eenvoudiger' leesbaar en begrijpelijk te houden. De maximum grenswaarde voor een erftoegangsweg 30km/u ligt in het algemeen veel hoger dan 3.000 mvt/etmaal. In het rapport wordt overigens wel de maximum grenswaarde voor een versmalling genoemd, namelijk 4.000 mvt/etmaal (volgens de CROW richtlijnen).

➤ Algemeen

- blz. 13: er wordt gesproken over 'de daarvoor geldende richtlijnen en eisen'. Wat zijn deze richtlijnen en eisen?

Reactie gemeente:

De landelijke CROW richtlijnen.

- blz. 15: het STOMP principe klinkt leuk maar mensen laten zich niet dwingen. Er wordt nu wel erg veel opgehangen aan een te betwijfelen succes van dit principe. Nu is het al zo dat de Koesteeg bij slecht weer tussen de stoplichten aan de Hessenweg en de rotonde(s) dicht slibt; mensen pakken nu eenmaal veel sneller de auto.

Reactie gemeente:

Het STOMP principe is juist niet gericht op 'dwingen' maar op verleiden. Het doel is de omstandigheden aantrekkelijk(er) te maken om de fiets te gebruiken in plaats van de auto. Kortom een vrijwillige keuze en niet een gedwongen keuze.

- blz.18: in een 30 km zone/erftoegangsweg (Haersolteweg) hoort volgens de Crow richtlijnen een elementenverharding of klinkers en geen gesloten verharding (zoals asfalt en beton). Afwijking van de Crow richtlijnen is niet passend. Mocht hier wel op afgeweken worden, dan ontvangen wij graag een goed beargumenteerde/onderbouwde reden.

Reactie gemeente:

Over het algemeen geldt dat wanneer van de CROW richtlijnen wordt afgeweken daar de juiste argumentatie bij hoort.

- blz. 19: Waar begint in figuur 13b asfalt dan wel klinkers?

Reactie gemeente:

Alles wordt een klinkerverharding met uitzondering van het meest westelijke stukje Haersolteweg (richting de rotonde), het gedeelte Gerner Es tussen de Koesteeg en de fietsoversteek richting de sportvelden, en de fietsstraat.

- blz. 23: hoe komt verkeer op de parallelweg bij de stoplichten er tussen als er veel meer verkeer komt?

Reactie gemeente:

Als er veel meer verkeer zou komen dan is het inderdaad lastig om 'er tussen te komen'. Het is ook niet de bedoeling dat de parallelweg als ontsluitingsweg van Oosterdalfsen Noord wordt gebruikt. Dit wordt vanuit de planontwikkeling daarom ook niet gestimuleerd. Op blz. 23 wordt ook aangegeven dat er eventueel maatregelen getroffen kunnen worden wanneer blijkt dat het verkeer daar te veel wordt.

- blz. 31: incidenteel vrachtverkeer? En waar gaan de auto's met bouwmaterialen dan langs? Allemaal over de Haersolteweg?

Reactie gemeente:

In een later stadium worden de routes voor bouwverkeer uitgewerkt.

- blz. 50: binnen een 30 km-zone is het gebruikelijk dat er gemiddeld om de 100- 150 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig is. Welke snelheidsremmende maatregelen kent de Haersolteweg?

Reactie gemeente:

Dit zijn drempelplateaus en versmallingen zoals in de ontwerpen (bijlage 2) zijn weergegeven. Vanuit de richtlijnen wordt een indicatie gegeven dat snelheidsremmende maatregelen met een tussenliggende afstand van 100 – 200 meter aangebracht kunnen worden. Hierbij wordt er bijvoorbeeld ook gekeken naar 'natuurlijke' plekken zoals een kruising, maar ook naar de aanwezigheid van bochten en de inrichting van de weg. Door dit kader te hanteren is het ontwerp ontstaan.

- Er wordt in het hele rapport (te) veel uitgegaan van de goede manieren van weggebruikers. Helaas is de dagelijkse praktijk een geheel andere en zijn goede manieren in het verkeer (vaak) ver te zoeken.

Reactie gemeente:

De landelijke CROW richtlijnen zijn in het algemeen toegepast, dit is een beproefd concept voor de inrichting van 30km zones.

- Hoe komen wij, als aanwonenden van de Haersolteweg, straks van onze dam af? Vooral richting de rotonde zal er vaker sprake zijn van opstoppingen/rijen auto's waardoor wij de weg niet op kunnen.

Reactie gemeente:

Er is ontworpen op basis van de CROW richtlijnen en de te verwachten intensiteiten. Dit neemt niet weg dat er soms sprake kan zijn van iets meer drukte dan gemiddeld, bijvoorbeeld tijdens een spitsmoment. Dat kan als gevolg hebben dat er even gewacht moet worden.

Document Ontwikkeling Oosterdalfsen Noord te Dalfsen

- Op welke data zijn de verkeerstellingen uitgevoerd? De verkeerstelling van welke datum is leidend voor het doorgerekende plan?

Reactie gemeente:

De meest recente tellingen zijn van februari 2022. In paragraaf 2.3 is een toelichting gegeven wanneer er is geteld en hoe het is geïnterpreteerd. Er zijn ook verschillende tellingen met elkaar vergeleken. Er zaten geen noemenswaardige verschillen tussen de gehouden tellingen, en is een getal gebruikt afgerond op tientallen. Zie ook de reactie van de gemeente in deze nota op de vraag van indiener 6 hiervoor bij het kopje "Afwikkelingsproblemen" met verwijzing naar blz. 12: hoe zijn de toekomstige verkeersintensiteiten precies berekend ?

- Aan de Haersolteweg worden nog 20 huurappartementen gebouwd. Uiteraard zijn de daarbij behorende verkeersstromen niet in dit onderzoek opgenomen maar ook hierdoor neemt het verkeer op de Haersolteweg toe. Als een deel van de 338 nieuw te bouwen woning in het plan al zorgen voor 1.270 extra verkeersbewegingen, dan resulteren de huurappartementen minimaal in 150 extra verkeersbewegingen. De 3.000 mvt/etmaal worden dan wel dicht benaderd wat zou betekenen dat er andere richtlijnen en eisen gaan gelden.

Reactie gemeente:

De genoemde grenswaarde van 3.000 mvt/etmaal is niet de maximum gestelde grenswaarde voor een erftoegangsweg 30km/u, maar een grens die naar verwachting nergens zal worden overschreden. Dit is genoemd/gehanteerd om een kader te scheppen en het 'eenvoudiger' leesbaar en begrijpelijk te houden. De maximum grenswaarde voor een erftoegangsweg 30km/u ligt in het algemeen veel hoger dan 3.000 mvt/etmaal. In het rapport wordt overigens wel de maximum grenswaarde voor een versmalling genoemd, namelijk 4.000 mvt/etmaal (volgens de CROW richtlijnen). Er is voldoende 'restcapaciteit' op de wegen aanwezig om de genoemde extra verkeersbewegingen te kunnen verwerken (150 bewegingen per etmaal bijvoorbeeld, zijn gemiddeld 15 bewegingen in 1 uur, oftewel ca 4 per kwartier).

In dit document is in figuur 4-1 de verdeling van de verkeersgeneratie als gevolg van de planontwikkeling in beeld gebracht. Over dit figuur en de daarin opgenomen aantallen de volgende vragen/ opmerkingen:

- De optellingen van het huidige en toekomstige verkeer op de Haersolteweg kloppen niet; $1.500 + 1.270 = 2.770$ (en niet de vermelde 2.670) en $550 + 1.270 = 1.820$ (en niet de vermelde 1.720). Hierdoor kloppen ook de aantallen in figuur 4-2 niet; de 2.720 vermelde bewegingen zijn dan waarschijnlijk 2.820 bewegingen.

Reactie gemeente:

De aantallen in figuur 4-2 zijn de juiste verwachte aantallen. Dit zijn namelijk de aantallen waarbij ook rekening is gehouden met een aantal ontwikkelingen die enig effect hebben op de verkeersaantallen rond de planontwikkeling. Die getallen zijn gebruikt voor figuur 4-1 waarbij per abuis helaas niet alle getallen kloppend zijn gemaakt. De getallen vanuit figuur 4-2 zijn dus juist en aangehouden bij de verdere beoordeling.

- Wat zijn de andere ontwikkelingen die effect hebben op de verkeersintensiteiten van de omliggende wegen van Oosterdalfsen-Noord die in figuur 4-2 vermeld staan?

Reactie gemeente:

Door de voorgenomen aanpassing van de Welsummerweg naar een fietsstraat wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. Door het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen wordt de snelheid beperkt. Dit heeft een positief effect voor (de toekomstige bewoners van) de wijk Oosterdalfsen Noord want zij kunnen ook gebruik maken van deze route. Bijkomend voordeel is dat de intensiteiten naar verwachting zullen afnemen.

- De in figuur 4.2 genoemde aantallen dienen volgens de tekst met 15% verhoogd te worden in verband met de toekomstige ontwikkelingen. Met dit percentage wordt (op korte termijn) de 3.000 mvt/etmaal al gehaald waardoor andere richtlijnen en eisen gaan gelden. Welke richtlijnen en eisen zijn van toepassing bij overschrijding van de 3.000 mvt/etmaal?

Reactie gemeente:

De genoemde grenswaarde van 3.000 mvt/etmaal is niet de maximum gestelde grenswaarde voor een erftoegangsweg 30km/u, maar een grens die naar verwachting nergens zal worden overschreden. Dit is genoemd/gehanteerd om een kader te scheppen en het 'eenvoudiger' leesbaar en begrijpelijk te houden. De maximum grenswaarde voor een erftoegangsweg 30km/u ligt in het algemeen veel hoger dan 3.000 mvt/etmaal. In het rapport wordt overigens wel de maximum grenswaarde voor een versmalling genoemd, namelijk 4.000 mvt/etmaal (volgens de CROW richtlijnen).

- Hoe is beoordeeld waar het toekomstige verkeer langs gaat? Dus waarom via de Haersolteweg 1.270 mvt/etmaal extra en bijvoorbeeld niet 1.500 of 1.000?

Reactie gemeente:

De planontwikkeling heeft meerdere aansluitingen op de omliggende wegen. Er is een aanmerkelijke verdeling toegepast op basis van het aantal aansluitingen en vervolgens de richtingen (bijvoorbeeld richting de Hessenweg of richting het centrum van Dalfsen of richting het buiten-

gebied). Er zijn percentages toebedeeld aan de richtingen, en die zijn vervolgens gebruikt om het aandeel (toebedeling) per weg(vak) te bepalen. Door de vele aansluitingen is een goede inschatting te maken.

U ziet het; er leven (nog steeds) veel vragen bij ons. Wij stellen het derhalve op prijs indien wij op deze brief een schriftelijke en inhoudelijke reactie ontvangen. Ook ontvangen wij graag een ontvangstbevestiging van deze brief. Deze ontvangstbevestiging mag ook wel gemaïld worden naar indiener.

Conclusie gemeente:

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

7. Indiener 7 (brief van 23 januari 2024, ontvangen 29 januari 2024, kenmerk Z/24/715137).

Indieneren maken bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord om de volgende redenen:

Graag willen wij reageren op het bestemmings-/verkeersplan Oosterdalfsen Noord. NL.IMRO.0148.

Wij, de Indieneren, hebben de plannen rond om de nieuwbouw van Oosterdalfsen Noord bekeken. Ook hebben wij gesprekken gehad met personen die betrokken zijn bij het verkeersplan. Graag willen wij u attenderen op de volgende punten:

- De komende jaren zal er veel bouwverkeer langs ons huis gaan, de Haersolteweg is een klinkerweg die bij zwaar verkeer veel lawaai maakt en ons huis doet trillen. Wij gaan er vanuit dat ons huis vooraf wordt bekeken op scheuren, tijdens de bouw in de gaten wordt gehouden en als er schade ontstaat dat dit wordt gemaakt en verder voorkomen .
2.1.1

Reactie gemeente:

In een later stadium worden de routes voor bouwverkeer uitgewerkt. Daarbij wordt gekeken welke route de minste overlast zal gaan geven voor de bewoners van de bestaande woningen rondom het plangebied.

- Graag rekening houden bij de aanleg van een nieuw wegdek, dat het geluidsarm wordt en de bermklinkers geen profiel bevatten dat bij uitwijken door auto's een hard ratelend geluid geeft.

Reactie gemeente:

Er worden materialen toegepast die gebruikelijk zijn bij dit type wegen (30 km weg, grenzend aan of lopend dóór een woonwijk). Voor wat betreft de verharding in de berm wordt gekozen voor een oplossing die zo weinig mogelijk geluid veroorzaakt.

- In het nieuwe verkeersplan is gekozen voor een kort stukje fietspad achter bomen langs te laten lopen ter hoogte van ons perceel aan de Haersolteweg 4, om de veiligheid van de fietsers te verbeteren. Ons inziens zal deze aanpassing, gezien de korte lengte van het fietspad ten hoogte van de versmalling geen verbetering van de veiligheid geven.

Wel zien wij onze **privacy** in het geding komen, omdat onze oude beuken haag voor de aanleg van dit korte fietspad ingekort zal moeten worden' Figuur 23.

Reactie gemeente:

Volgens de CROW richtlijnen is het gedeelte tussen de bomen te smal om ook tegemoetkomend fietsverkeer toe te staan. Om die reden is er voor gekozen om de fietsers een soort 'bypass' te geven, hiervoor reikt de CROW richtlijnen mogelijkheden aan.

Wij passen alleen maatregelen toe op gemeentegrond. De haag bevindt zich deels boven gemeentegrond. Wanneer privacy in het geding komt kan hier uiteraard op eigen grond een oplossing voor gezocht worden.

- Doordat de lengte van het uitwijkende stukje fietspad erg kort is nodigt het fietsers uit om gewoon de weg te volgen, wat misschien net zo **veilig** is omdat het auto's afremt. Figuur 26.

Reactie gemeente:

Zoals hierboven is aangegeven, staan de CROW richtlijnen dit niet toe en is er een maatregel genomen. Er bestaat een kans dat bij weinig autoverkeer de fietser niet het verplichte fietspad gebruikt. Dit is de verantwoordelijkheid van de fietser zelf.

- De oude beuken heg op de grens van onze kavel en de gemeente grond is een huisvesting voor veel vogels en een mooi uitzicht vanuit ons huis en **afscherming** van de weg. Blz. 31.

Reactie gemeente:

De beuken heg hangt deels over op gemeentegrond. Mocht het noodzakelijk zijn om deze deels te moeten verwijderen, dan wordt in overleg met de ecooloog die betrokken is bij het plangebied Oosterdalfsen Noord bekeken of er maatregelen noodzakelijk zijn vanwege de huisvesting van de vogels.

- Het fietspad achter de 4 bomen langs, zal in het nieuwe plan beginnen bij onze in-/uitrit' Onze uitrit wordt nu geregeld gebruikt als uitwijk haven, waardoor auto's in het nieuwe plan het fietspad **blokkeren**. Blz. 31.

Reactie gemeente:

In de beoogde situatie zal er inderdaad af en toe sprake zijn van wachtend verkeer voor de in-rit, dat ook de 'bypass' voor de fietser blokkeert. Zoals wel vaker in een 30km gebied zal er dan op elkaar gewacht moeten worden totdat de weg weer vrij is.

- De Haersolteweg 4 heeft ten hoogte van ons huis een natuurlijke versmalling, door de weg te verbreden en de fietser bij de versmalling van de rijbaan te halen, wordt het verkeer uitgenodigd **harder** door te rijden en niet meer ten hoogte van de versmalling af te remmen.

Reactie gemeente:

Het nieuwe profiel van de rijbaan wordt afgestemd op de breedte van de gehele ontsluitingsstructuur, met hier en daar een versmalling. Er is op deze manier naar de situatie gekeken om één geheel te krijgen, oftewel een uniform beeld dat aansluit op de verwachtingen van de weg-

gebruiker. Daarbij komt ook nog dat de lengte van een versmalling aan een maximum gebonden is.

- Door andere wegen rondom Nieuwbouw Oosterdalfsen Noord auto luv te maken, gaan de verkeersbewegingen voor ons huis langs aanzienlijk toenemen. Wij zijn bang dat dit problemen gaat geven met het wegrijden van onze oprit. Wij adviseren om via de Oosterdalfsersteeg een betere aansluiting te maken naar de Hessenweg.

Reactie gemeente:

Aan de hand van een (eerdergenoemde) verdeling is bepaald wat de verwachte verkeersaantallen per weg(vak) zijn. Het 'autoluw' maken waar op wordt bedoeld moet niet worden gezien als verkeer 'verdrijven' maar juist het stimuleren van fietsgebruik in plaats van het nemen van de auto, voornamelijk bij korte(re) ritten zoals bijvoorbeeld naar het centrum. In hoofdstuk 5.2.5 van het verkeersplan is een toelichting gegeven waarom een ontsluiting via de Oosterdalfsersteeg ongewenst is en waarom, in het algemeen gesteld, een alternatieve ontsluiting niet noodzakelijk is.

- Het fietspad wordt aangelegd op een sloot waar wij nu afwateren van het erf en schuur. Deze sloot vult zich met regenwater bij een periode van veel regen. Hier moet dan een andere oplossing voor worden gemaakt. Graag in overleg.

Reactie gemeente:

Dit is een civieltechnische kwestie waar een oplossing voor moet worden bedacht bij de verdere uitwerking van het aanpassen van de wegen.

- Het fietspad komt aan de erfgrans van ons perceel, ons woongenot aangetast door fietsers die hierdoor ongehinderd op ons erf kunnen kijken.

Reactie gemeente:

Wij passen alleen maatregelen toe op gemeentegrond. De heg bevindt zich deels boven gemeentegrond. Wanneer de privacy in het geding komt wanneer de haag boven gemeentegrond wordt weggehaald, dan kan indiener natuurlijk op eigen grond een oplossing zoeken voor het waarborgen van de privacy.

- Doordat de Haersolteweg eindelijk een 30 kilometer weg gaat worden, hopen wij dat er **minder hard** zal worden gereden in de toekomst.

Reactie gemeente:

Gezien de inrichting en het gebruik is dit ook de verwachting.

- Door de nieuwbouw Oosterdalfsen is er een verkeersplan bedacht door Sweco een bureau uit Zwolle, die op basis van geschatte cijfers een plan uitgewerkt heeft. Ons inziens is dit plan puur bedacht omdat het gemaakt moest worden in opdracht van de gemeente omdat zij een nieuwbouwwijk in een buitengebied hebben bedacht nadat alle aansluitingen op grote wegen zijn afgesloten. Hierdoor wordt de Haersolteweg straks het meest gebruikt en krijgen wij onnodig veel verkeer langs ons huis. Een soort van "lap middel" is dit plan.

Reactie gemeente:

Dit verkeersplan is onafhankelijk en objectief ontwikkeld. De cijfers zijn objectief en afkomstig van metingen. Zie hiervoor ook de eerdere beantwoordingen wat betreft de verkeerstellingen.

- Een fietspad op de rijbaan is door de versmalling bij ons huis aan de Haersolteweg, het veiligst voor fietsers. Auto's moeten wachten, zo als de situatie nu is. Wij hebben het idee dat alleen het wegdek aangepast hoeft te worden om woon-werk verkeer er rustig overheen te laten gaan, met aanpassing van de snelheid. 5.2.1.1

Reactie gemeente:

Zie hiervoor de eerdere beantwoording en uitleg.

- Door meer uitvalswegen te maken om de nieuwbouwwijk bereikbaar te maken, zal de drukte op "onze" weg niet te veel worden en ons woongenot en de landelijke rust gehandhaafd blijven.

Reactie gemeente:

Zie hiervoor de eerdere beantwoording en uitleg

- De waarde van ons huis zal afnemen, door het vele verkeer wat door de nieuwbouwwijk genoodzaakt is langs ons huis, die nu nog in een rustig stukje natuur, te rijden en door een fietspad tegen onze erf afscheiding.

Reactie gemeente:

Indiener kan gebruik maken van de mogelijkheid die in de Wet ruimtelijke ordening is opgenomen om een verzoek tot planschade in te dienen. Er zal dan door een onafhankelijke partij beoordeeld worden of er sprake is van een effect op de waarde van het betreffend vastgoed. Ook het feit dat de uitbreiding aan de noordoostzijde van de kern Dalfsen in de kader stellende Omgevingsvisie Kernen 1.0 al is genoemd zal hierin worden meegewogen.

Het is een hele lijst van aandachtspunten geworden waar wij graag voor de aanleg van nieuwbouw en wegdek over in gesprek willen gaan met u/jullie.

Conclusie gemeente:

Zo nodig wordt opnieuw contact opgenomen met de indiener om zaken op te lossen c.q. helder te krijgen. De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

Kennisgeving

1.3. Kennisgeving

In het kader van de kennisgeving ex artikel 3.8 van de Wro is het ontwerp herziening bestemmingsplan “De Koele II” aan de daartoe aangewezen instanties digitaal toegezonden.

De volgende instanties hebben schriftelijk gereageerd:

1. Provincie Overijssel
2. Waterschap Drents Overijsselse Delta

De reacties zijn in deze paragraaf kort samengevat en van commentaar voorzien.

1.3.1. Provincie Overijssel (kenmerk: Z/23/708219 d.d. 2 januari 2024)

Provincie Overijssel heeft de volgende reactie gestuurd:

Dit ontwerpplan past in ons ruimtelijk beleid. Er is dan ook geen aanleiding voor een zienswijze.

Reactie gemeente:

De reactie van de Provincie Overijssel wordt voor kennisgeving aangenomen.

1.3.2. Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDOD) (kenmerk: Z/23/708219 d.d. 3 januari 2024)

WDOD heeft de volgende reactie gestuurd:

Volgens de gegevens van het waterschap (ook terug te vinden op klimaat-effectatlas.nl) ligt het plangebied in overstroombaar gebied. Dit heb ik al eens eerder aangegeven en is niet gecorrigeerd. Verder zal de uitwerking in WHP en rioolplan plaatsvinden dus geen verdere opmerkingen en akkoord.

Reactie gemeente:

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangegeven, dat dat het plangebied in overstroombaar gebied ligt. Het waterhuishoudkundig plan (WHP) en rioleringsplan worden in overleg met het waterschap opgesteld. Daarvoor worden deze plannen diverse keren besproken met het waterschap. De reactie van het waterschap wordt verder voor kennisgeving aangenomen.

Ambtshalve aanpassingen na ontwerp

1.4. Ambtshalve aanpassingen

Tussen ontwerp en vaststelling is nog het volgende gewijzigd:

Verbeelding

- De zuidgrens van het bouwvlak van de woning Gerner Es 9 is opgeschoven richting het noorden, zodat deze overeenkomt met de zuidgrens van het bouwvlak zoals deze is opgenomen voor dit perceel in het bestemmingsplan Buitengebied.
- Langs de Gerner Es wordt een aanduiding opgenomen dat alleen vrijstaande woningen kunnen worden gerealiseerd op de kavels die direct aan de Gerner Es grenzen.

Regels

- Er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen, dat het appartementengebouw aan de zuidzijde van het perceel Haersolteweg 15 alleen kan worden gerealiseerd, als er voorzieningen worden getroffen zoals opgenomen in het geluidrapport van bureau SPA WNP.
- Er wordt een regel opgenomen in de bestemming "Wonen" dat daar waar dat is aangeduid op de Verbeelding, alleen vrijstaande woningen mogen worden gerealiseerd.

Kleine tekstuele aanpassingen

Voor zover van toepassing zijn de teksten geactualiseerd.

Toegevoegd aan de bijlagen:

- Natuurtoets sloop bebouwing Oosterdalfsen Noord;
- Verkennend bodem-, asbest- en waterbodemonderzoek Oosterdalfsen Noord (voormalige watergang waterschap WDOD);
- Lichtmetingen sportpark Gerner tennisbanen tennisclub DLTC;
- Geluidonderzoek tennis-/padelbanen tennisclub DLTC;
- Waterhuishoudkundig plan en rioleringsplan;
- Oplegnotitie Verkeersgeneratie Oosterdalfsen Noord;
- Stedenbouwkundig plan d.d. juni 2024;
- Nota van zienswijzen en wijzigingen.