

---

## **Nota van Zienswijzen en wijzigingen**

---

## Inhoudsopgave

<b>Zienswijzen</b>	<b>3</b>
1.1. Algemeen.....	3
1.2. Zienswijzen .....	3
1. Indiener 1 (brief van 30 oktober 2023, ontvangen 31 oktober 2023, kenmerk Z/23/707766 / 718946).....	3
2. Indiener 2 (brief van 31 oktober 2023, ontvangen 31 oktober 2023, kenmerk Z/23/707828 / 719183).....	12
<b>Kennisgeving</b>	<b>20</b>
1.3. Kennisgeving .....	20
1.3.1. Veiligheidsregio IJsselland (e-mail 19 oktober 2023 kenmerk Z/23/682272).....	20
1.3.2. Provincie Overijssel (e-mail 19 oktober 2023, kenmerk Z/23/682272) .....	20
1.3.3. Waterschap Drents Overijsselse Delta (e-mail 9 oktober 2023, kenmerk Z/23/682272).....	20
<b>Ambtshalve aanpassingen na ontwerp</b>	<b>21</b>
1.4. Ambtshalve aanpassingen.....	21

# Zienswijzen

---

## 1.1. Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan “De Koele II” heeft van 20 september 2023 tot en met 31 oktober 2023 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 2 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 30 oktober 2023, ontvangen 31 oktober 2023, kenmerk Z/23/707766 / 718946)

Indieneren maken bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan De Koele II om de volgende redenen:

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 keuzeprocess 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, Ben 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.***

***Reactie gemeente:***

Het profiel tussen De Koele I en De Koele II is geoptimaliseerd, op zo'n manier dat de bestaande sloot de centrale as vormt tussen De Koele I en De Koele II. Deze sloot wordt verbreed, en krijgt aan weerszijden een ruime groenstrook tot aan de weg, met een bomenrij. Daarmee is de groenstrook aan de oostzijde van De Koele II is met circa 5 meter verbreed ten opzichte van het plan zoals dit ter inzage heeft gelegen. Door het verbreden van de groenstrook tussen de sloot en de nieuwe weg, ontstaat een helder symmetrisch beeld met veel ruimte voor groen. Tussen de nieuwe weg en de woningen wordt haaks geparkeerd in het groen, om de vijf parkeerplaatsen wordt een groenvak aangelegd met een boom. Een trottoir begrenst de parkeerplaatsen en vormt de overgang naar de woonpercelen. De woningen zijn met de voorzijde naar de weg georiënteerd en hebben een lage groene erfafscheiding met voortuinen grenzend aan de openbare ruimte, waardoor er een zachte overgang ontstaat naar de nieuwe wijk.

Ten opzichte van De Koele II, liggen de woningen daardoor veel verder van de centrale groenstructuur, dan de woningen in De Koele I. Op het smalste deel, is er van gevel tot gevel (De Koele II <> De Koele I) circa 46 meter ruimte tussen de bebouwing, dit is 2,5x ruimer dan in huidige situatie in de straat De Esakkers het geval is, waar 18,5 meter gemeten wordt van gevel tot gevel. Daarmee wordt geconstateerd dat er sprake is van een zéér ruim profiel tussen De Koele I en De Koele II, met ruimte voor een drie dubbele bomenrij tussen de twee wijkdelen, waardoor een groene overgang tussen de twee wijkdelen gewaarborgd is.

Bij deze Nota van zienswijzen is een impressie gevoegd van de nieuwe situatie van de ruimte tussen De Koele I en De Koele II. Het plan is daarvoor in 3D opgezet zodat de exacte maatvoering van het plan visueel ook duidelijk wordt. Het beeld in de 3D opzet geeft heel mooi weer hoeveel ruimte er feitelijk is.

**Conclusie gemeente:**

Er wordt (deels) tegemoet gekomen aan de zienswijze. De groenstrook aan de oostzijde van De Koele II is met circa 5 meter verbreed. De haaks parkeervakken blijven aan de oostzijde van het plangebied, deze worden echter op een aantal plekken onderbroken door groenvakken aan te leggen.

## **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 Dalfsen. 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, Dalfsen). Door de structuur van Koele II zullen verplaatsingen in de richting van de kern/richting Dalfsen uitsluitend via Koele I verlopen.

### **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:

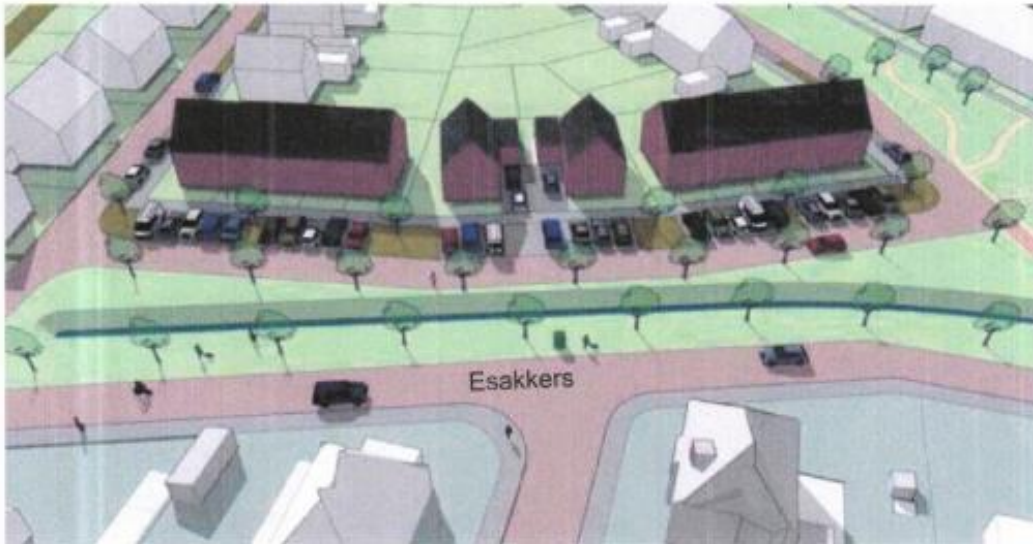
- Omdat, in tegenstelling tot wat in de Mobiliteitstoets wordt beweerd, het overgrote deel van het gemotoriseerd verkeer in de gekozen variant vanuit Koele II via Koele I zal rijden;
- Omdat de ontsluiting van Koele II via de Marsweg in feite ongeschikt is en onaantrekkelijk waardoor nog meer verkeer 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.***



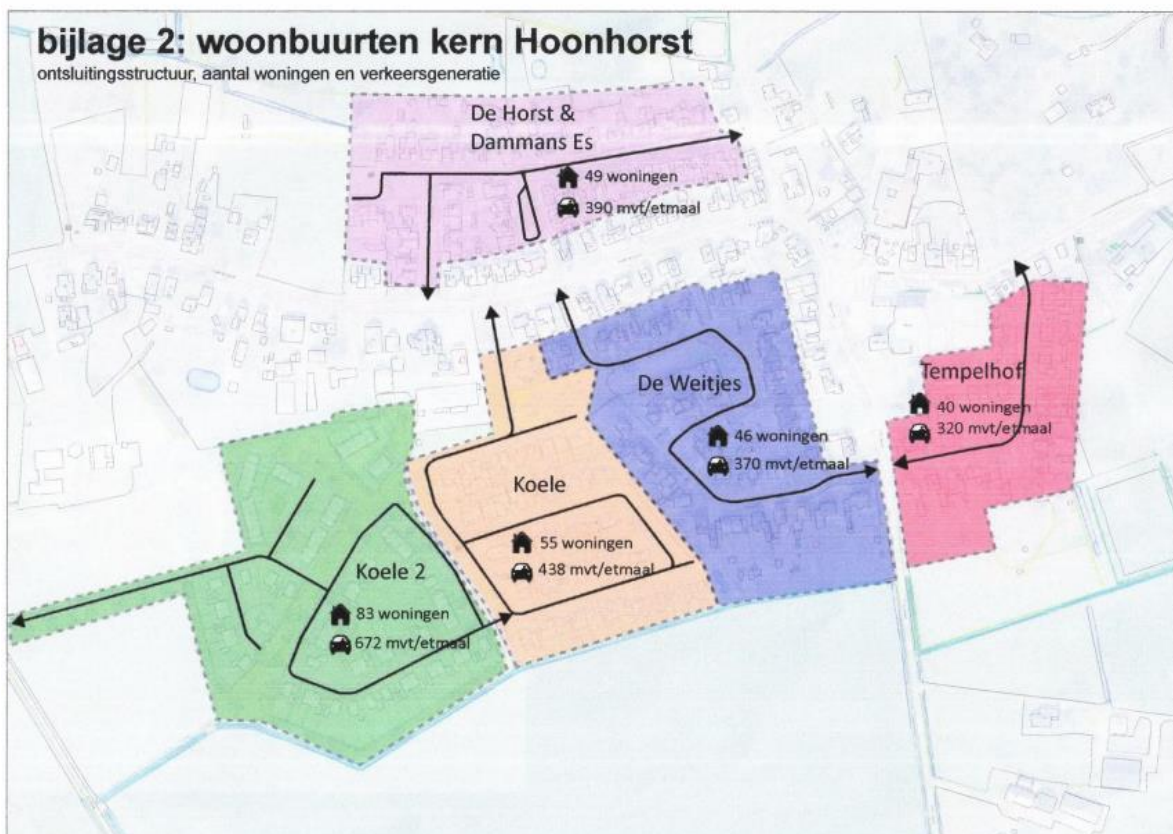
## Bijlage 1: 3D-visualisatie Koele 2



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



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



**Reactie gemeente:**

Een tweezijdige ontsluiting is een belangrijk uitgangspunt voor het stedenbouwkundig ontwerp van De Koele II. De tweezijdige ontsluiting is vereist om zowel De Koele I als De Koele II te voorzien van een alternatieve ontsluitingsroute voor hulpdiensten. Vanuit het oogpunt van veiligheid is dit een belangrijk uitgangspunt om te voorkomen dat de buurt onbereikbaar is indien de hoofdontsluiting is geblokkeerd bij een calamiteit. Het uitgangspunt van een tweezijdige ontsluiting is ook standaard gehanteerd in de andere buurten/wijken binnen Hoonhorst. In bijlage 2 van de zienswijze is een overzicht opgenomen dat de ontsluitingen van de verschillende woonbuurten binnen Hoonhorst laat zien. Hierin is te zien dat van de bestaande buurten enkel De Koele I geen tweezijdige ontsluiting heeft. In De Koele I was een tweezijdige ontsluiting destijds niet direct mogelijk. Met de realisatie van De Koele II wordt dat hersteld. Het laten vervallen van de verbinding is uit oogpunt van een alternatieve routes voor calamiteitenverkeer ook zeer ongewenst. Opgemerkt wordt overigens ook dat (bij de ontwikkeling van De Koele I) een deel van de bestrating alvast is doorgetrokken in de richting van de toekomstige uitbreiding. Het voorneemen was dus al bekend.

Uit de participatie blijkt dat een deel van de omwonenden voorstander is van een 2<sup>e</sup> ontsluiting. Van belang is overigens dat de aansluiting tussen De Koele I en II pas na afronding van de aanleg van De Koele II toegankelijk wordt gemaakt voor het gemotoriseerde verkeer. Tot aan de afronding van de buurt wordt een betonnen barrière geplaatst op de aansluiting, zodat deze enkel door het langzaam verkeer kan worden gebruikt en meteen gegarandeerd is dat bouwverkeer voor De Koele II geen gebruik maakt van de wegen in De Koele I.

De verkeerstoedeling die in de mobiliteitstoets is gehanteerd, is op basis van expert judgement en betreft een aannahme van de oriëntatie van het verkeer, waarbij gebruik is gemaakt van de navigatietool van Google Maps. De argumenten die door de appelland zijn aangeleverd, zijn goed onderbouwd maar er zijn ook enkele kanttekeningen bij te plaatsen. Ook indien wordt uitgegaan van de procentuele verdeling zoals in de zienswijze wordt aangehouden (30% richting het westen en 70% richting het oosten), blijft de straat de 'Koele' nog steeds een rustige woon-

straat. In de zienswijze wordt benoemd dat conform het ASVV de intensiteit op een rustige woonstraat maximaal 1.000 mvt/etmaal bedraagt. Wij hebben het ASVV nageslagen en hebben deze grenswaarde niet kunnen terugvinden. De meest relevante richtlijnen betreffende woonstraten zijn afkomstig uit het CROW Handboek 'Ontwerpen voor kinderen' uit 2000, waarin is benoemd dat erftoegangswegen zonder specifieke oversteekplaatsen veilig oversteekbaar zijn voor jonge kinderen bij een intensiteit tot 2.000 mvt/etmaal. Op basis van de verkeerstoedeling zoals wordt voorgesteld in de zienswijze zou de beoogde ontwikkeling op de straat 'Koele' zorgen voor een verkeerstoename van  $(672 * 70\% =) 470$  mvt/etmaal, waarmee de intensiteit op de straat 'Koele' stijgt naar  $(438 + 470 =) 908$  mvt/etmaal. Hiermee ligt de beoogde intensiteit ruimschoots onder de richtlijn van het CROW, waarmee de straat 'Koele' ook in de toekomstige situatie nog steeds gedefinieerd kan worden als een rustige woonstraat. Zelfs als uit zou worden gegaan van de grenswaarde zoals benoemd in de zienswijze, van 1.000 mvt/etmaal, zou de beoogde intensiteit hier nog steeds aan voldoen. Wij concluderen dan ook dat het wijzigen van de verkeerstoedeling niet zal leiden tot een verandering van de conclusies uit de mobiliteits-toets en dat daarmee een voorkeur voor een (zuidelijk gelegen) verbinding tussen De Koele I en II in stand kan blijven.

Bij bovenstaand hoort een nadere nuancering. Bovenstaande berekening gaat er van uit dat al het verkeer richting het westen via de Marsweg wordt ontsloten en al het verkeer richting het oosten via de straat Koele. In werkelijkheid is de verkeerstoename op de straat Koele naar verwachting lager doordat het voor het westelijk deel van de wijk De Koele II aantrekkelijker is om via de Marsweg te ontsluiten vanwege de interne verkeersstructuur en vervolgens via de Koelmansstraat naar het oosten te rijden. Tevens zal naar verwachting een deel van de verkeersbewegingen richting het westen, vanuit het zuidelijk deel van De Koele I, in de beoogde situatie worden afgewikkeld via de nieuwe aansluiting met De Koele II op de Marsweg. Het is niet uitgesloten dat de verkeerstoename op de straat 'Koele' daardoor lager zal zijn, waarmee de bovenstaande intensiteit van 908 mvt/etmaal kan worden gezien als een 'worstcase benadering'.

Aanvullend op bovenstaand kan worden gesteld dat er geen knelpunten in de verkeersveiligheid van de straat 'Koele' worden verwacht, ook indien de verkeersintensiteit voor een rustige woonstraat hoger komt te liggen. De korte rechtstand op de straat 'Koele' en de daarin opgenomen bocht zorgen er immers voor dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag blijft. Door de aanwezigheid van de bocht wordt de snelheid al voldoende afgeremd. De langzaamverkeersverbinding bij de dierenweide sluit aan op een bocht in een 30 km zone. Snelheden zullen op dit punt daarom automatisch lager liggen. Men moet immers sowieso afremmen voor de bocht. De aansluiting van de langzaamverkeersverbinding op de straat 'Koele' kan juist beter op gelijk niveau worden aangelegd. Dat maakt het ook aantrekkelijker om op een vlotte manier gebruik te maken van deze aansluiting. Dat past ook bij het STOMP principe. Het is ons inziens daarom niet noodzakelijk hier extra maatregelen te treffen. De straat Koele (noord zuid) kent een vrij korte rechtstand. Hierdoor zal het niet uitnodigend zijn om sneller te rijden. Men moet immers vrijwel direct weer afremmen. Strikt genomen zijn extra maatregelen niet nodig voor het borgen van verkeersveiligheid. Om toch tegemoet te komen aan de zorgen van de indieners van de zienswijze zullen wij de T-splitsing Koele met Esakkers (tussen de nummers 1 en 6) aanleggen in de vorm van een verhoogd snelheidsremmend plateau.

Volgens de zienswijze zou binnen de beoogde ontwikkeling geen rekening worden gehouden met het toepassen van het STOP-principe. Dit is echter wel het geval. Binnen De Koele II wordt voorzien in de realisatie van een 'groene as', inclusief verbindingen voor het langzaam verkeer. Hierbij sluit de groene as aan op de straat 'Koele' aan de noordzijde van het plangebied, waarmee een directe fiets- en loopverbinding wordt gecreëerd op de bestaande infrastructuur. Tevens is er bewust voor gekozen om de aansluiting van het gemotoriseerde verkeer op de straat Koele te realiseren aan de zuidzijde van het plangebied, zodat het gemotoriseerde verkeer moet omrijden. Op deze manier wordt het langzaam verkeer aantrekkelijker gepositioneerd ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, waarmee het STOP-principe succesvol wordt toegepast binnen de beoogde ontwikkeling.

In de zienswijze wordt benoemd dat in verband met de gedeeltelijke ontsluiting op de Marsweg, de capaciteit van de weg wordt overschreden. Opgemerkt wordt dat al in de mobiliteitstoets wordt benoemd dat maatregelen nodig zijn om de capaciteit van de Marsweg te verhogen. De gemeente gaat dan ook de Marsweg waar mogelijk verbreden tussen de nieuwe aansluiting van De Koele II op de Marsweg en de Koelmansstraat. Er wordt een bomensparend ontwerp uitge-

werkt, met aan beide zijden van de weg waar dit kan een nieuwe strook geluidsarme grasbetonstenen met een breedte van 80 centimeter ter vervanging van de bestaande grasbetonstenen. Hierdoor ontstaat voor dit weggedeelte een wegbreedte van zo'n 5,00 meter. Er moest worden gekozen voor grasbetonsteen vanwege de bomen die langs dit weggedeelte staan en de kabels en leidingen in de ondergrond. Nutsbedrijven staan niet toe dat kabels en leidingen onder asfalt komen te liggen. Het betreffende weggedeelte van de Marsweg wordt verbreed, voordat in het plangebied De Koele II wordt begonnen met de bouwwerkzaamheden. Als deze bouwwerkzaamheden in het plangebied zijn afgerond, wordt te zijner tijd bekeken of er herstellwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd als gevolg van het bouwverkeer dat van en naar het plangebied is gereden.

De straat Koele moet nog woonrijp worden gemaakt. Tijdens deze werkzaamheden wordt de nieuwe aansluiting van De Koele II op De Koele I ook geopend voor gemotoriseerd verkeer. Dit verkeer kan dan namelijk geen gebruik maken van de straat Koele. Het woonrijp maken van de straat Koele gebeurt overigens pas nadat het plangebied De Koele II bouwrijp is gemaakt. De ontsluitingswegen in het plangebied De Koele II zijn dan namelijk aangelegd, waardoor het gemotoriseerde verkeer hiervan gebruik kan maken tijdens het woonrijp maken van de straat Koele. Bij eventuele calamiteiten tijdens het woonrijp maken, kunnen hulpdiensten hiervan dan ook gebruik maken.

### **Conclusie gemeente:**

Er wordt (deels) tegemoet gekomen aan de zienswijze. De Marsweg wordt verbreed tussen de nieuwe ontsluiting met De Koele II en de Koelmansstraat. De aansluiting van de langzaamverkeersverbinding op de straat 'Koele' aan de noordoostzijde van het plangebied wordt op gelijk niveau aangelegd. De ontsluiting aan de zuidoostzijde van het plangebied tussen De Koele I en II wordt uiteindelijk toegankelijk gemaakt voor het gemotoriseerde verkeer, maar dat gebeurt pas na afronding van de aanleg van De Koele II. Tot aan de afronding van de woonwijk De Koele II wordt een betonnen barrière geplaatst op de aansluiting, zodat deze enkel door het langzaam verkeer kan worden gebruikt en meteen gegarandeerd is dat bouwverkeer voor De Koele II geen gebruik maakt van de wegen in De Koele I.

## **2. Indiener 2 (brief van 31 oktober 2023, ontvangen 31 oktober 2023, kenmerk Z/23/707828 / 719183).**

Indieneren maken bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan De Koele II om de volgende redenen:

### **Inleiding**

Plaatselijk Belang Hoonhorst e.o. vertegenwoordigt haar leden, ruim 300 huishoudens in Hoonhorst en haar buitengebied. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze te geven op het ontwerp bestemmingsplan dat voorligt voor woningbouwlocatie De Koele II.

Op hoofdlijnen zijn wij tevreden met het plan dat voor ligt. De toekomstige kwaliteit van de wijk is goed, er is veel groen en met het CPO veld en het erf wordt betaalbare woningen toegevoegd. Bovendien wordt een mooie nieuwe, beleefbare dorpsrand toegevoegd aan Hoonhorst' Onze complimenten.

Zijn wij helemaal tevreden? Nee, daarom kiezen we er voor deze zienswijze te geven. Onze zienswijze spitst zich toe op de volgende punten:

- 1. Zorg om betaalbaarheid van de woningen door relatief grote tuinen**
- 2. Ruimtelijke kwaliteit vanuit perspectief nieuwe bewoners is goed, vanuit Koele I onvoldoende**

### **3. Verkeersveiligheid langzame verkeer te weinig geborgd**

### **4. Snelheid en participatie was in de eerste fase (2022) sterk maar in 2023 beperkt**

Deze punten werken we hieronder uit.

Een deel van onze punten gaat over de aansluiting van het plan Koele II op de omgeving en niet over het plan zelf. Formeel zouden deze ter zijde kunnen worden gelegd in deze procedure. Wij rekenen er echter op dat u als gemeente bereid bent in de breedte te luisteren naar de behoeften van ons dorp in relatie tot de komst van deze prachtige nieuwe wijk. En verwachten daarmee heldere antwoorden te krijgen op onze zorgen en concrete voorstellen voor verbetering waar nodig en mogelijk.

Wij horen graag terug en gaan natuurlijk graag in gesprek om zaken nader toe te lichten.

#### **1. Betaalbaarheid van woningen is van groot belang voor Hoonhorst**

##### *Toelichting*

Al een flink aantal jaren vragen onze inwoners, en met name de jeugd en ouderen van Hoonhorst, om toevoeging van betaalbare woningen. Afgelopen jaar is Koele I 'vol gekomen', daarvoor lijkt het dat de planning van Koele II redelijk aansluit bij het gereedkomen van Koele I. Maar dit is schijn, de laatste, vrijstaande kavels van Koele I hebben lang te koop gestaan, terwijl de betaalbare twee-onder-een-kap en rijtjes razendsnel verkocht werden, de laatste alweer zo'n 5 jaar geleden. Feitelijk is er al jaren geen passende nieuwbouw in dit segment en zien we dat jonge mensen 'zonder goed gevulde portemonnee' weinig mogelijkheden hebben om in Hoonhorst te blijven. Doorstroming werd door Koele I wel gestimuleerd, maar door de enorme stijging van woningprijzen bleken de woningen die doorstromers achter lieten vaak niet bereikbaar voor de doelgroep. Ook was er vrijwel geen doorstroming van senioren naar Koele I, omdat het type woningen niet aansloot bij hun behoefte.

Voor Koele II is het voor ons van groot belang dat er ingezet wordt op betaalbare (met name voor jongeren / jonge gezinnen) en passende (met name voor senioren) woningen. Niet alleen het type woning, maar ook de hoeveelheid grond per woning is bij betaalbaarheid van groot belang.

Tuinen van twee-onder-een-kappers en vrijstaande woningen zijn ruim tot zeer ruim in het centrale woonveld en het langgerekte zuidelijke woonveld. Wij hebben zorg of met de huidige grondprijzen, deze woningen wel betaalbaar zullen zijn voor de beoogde doelgroep. Wij vinden dat deze tuinen ten behoeve van betaalbaarheid 10-20% kleiner zouden moeten zijn.

##### *Onze concrete zienswijze in relatie tot voorliggend plan*

Wij verzoeken de gemeente om de tuinen van de twee-onder-een-kappers en vrijstaande woningen in het centrale woonveld en het langgerekte zuidelijke woonveld te verkleinen met 10-20% ten behoeve van betaalbaarheid. Dit biedt ruimte voor het oplossen van andere knelpunten in voorliggend plan: parkeeroplossing centrale woonveld (zie hieronder punt 2.) en toevoeging stoep zuidzijde (zie hieronder punt 3.).

##### **Reactie gemeente:**

Zie de reactie van de gemeente bij de zienswijzen van indiener 1. Door de groenstrook aan de oostzijde van De Koele II te verbreden en daardoor de perceelsgrens van de bouwkavels aan de oostzijde van het middengebied op te schuiven naar het westen, wordt de oppervlakte van de betreffende kavels kleiner en daardoor prima geschikt voor de doelgroep die behoefte heeft aan sociale (betaalbare) woningen. De gemiddelde grootte van deze kavels aan de oostzijde bedraagt nu bijvoorbeeld circa 115 m<sup>2</sup> voor een tussenwoning.

### **Conclusie gemeente:**

Er wordt (deels) tegemoet gekomen aan de zienswijze. De groenstrook aan de oostzijde van De Koele II wordt verbreed, waardoor de oppervlakte van de bouwkavels aan de oostzijde van het middengebied kleiner wordt. Daardoor passen deze bouwkavels goed bij de doelgroep die behoefte heeft aan sociale (betaalbare) woningen.

## **2. Ruimtelijke kwaliteit vanuit perspectief nieuwe bewoners is goed, vanuit Koele I onvoldoende**

### *Toelichting*

Het plan Koele II is qua uitstraling, verkeer en groen goed vormgegeven. De robuuste centrale groene as, en de beleefbare, groene zones richting noorden en langs de buitenranden zijn waardevol, voor de nieuwe bewoners en als aanvulling op het dorp voor alle bewoners. Onder andere, de eisen die in het bestemmingsplan gesteld worden aan de tuinen aan de zuidzijde van het plan (geen bebouwing), groene tuinafscheidingen richting openbare ruimte en de toevoeging van de wandelpaden in deze zone, spreken ons aan. De welstandsregels kunnen wij ondersteunen. Wij denken dat de nieuwe bewoners van Koele II een prettige, ontspannen en groene woonomgeving gaan krijgen.

Echter, voor de bewoners van Koele I biedt het plan onvoldoende kwaliteit. Meerdere keren is de afgelopen 10-15 jaar vastgesteld dat er in Koele I te weinig groen is, te weinig openbare ruimte en te veel steen en auto's op straat. Wij hadden verwacht (o.a. naar aanleiding van toezeggingen op de informatiebijeenkomsten) dat de aansluiting met Koele II ook voor verbetering van de groene beleving van Koele I zou zorgen. Dit is niet het geval. De oostelijke rand van het plan is stenig, en bevat nauwelijks groen. De toelichting bij het beeldkwaliteitsplan op pagina 50 is bovendien niet correct: er wordt namelijk in het plan Koele II geen groene rand met sloot en dubbele bomenrij toegevoegd. Deze groene rand is onderdeel van (het al weinige) groen van Koele I.

### Citaat van pagina 50:

III. Aan de oostzijde grenst het plan aan de meest recente dorpsuitbreiding De Koele I. Er wordt aansluiting gezocht in de vorm van een *open groenrand* met een sloot en een dubbele bomenrij. De groene rand heeft een formele invulling met 2 rijen bomen van beperkte grootte, het doel is om de rand vrij te houden voor doorzichten. De woningen zijn met de voorgevel op de groene rand gericht, in deze zone wordt er tevens geparkeerd voor de woningen.

In de figuur hieronder zijn ter illustratie de beide bestemmingsplannen van Koele I en II weergegeven. De grote verschillen in beleefbaar groen tussen Koele I en Koele II zijn allereerst zichtbaar. Ook zie je hier goed dat vanuit het nieuwe plan van Koele II, maar zeer beperkt groen toegevoegd wordt in de overgang naar Koele I. Ter hoogte van de rode pijlen, is er zelfs helemaal geen toevoeging van groen, daar grenst de straat van Koele II aan het groen van Koele I. Het feit dat er bovendien voor 'doorzichten' wordt gekozen (lees: je kijkt vanuit Koele I op de

geparkeerde auto's van Koele II) in plaats van de beloofde 'parkeerkooffers die visueel afgeschermd zijn door hagen' maakt dat de kwaliteit bezien vanuit Koele I onvoldoende aandacht heeft gekregen in voorliggend plan.

Overal in het nieuwe plan zijn parkeerplaatsen aan het zicht onttrokken vanuit de groene ruimte, behalve vanuit de groenstrook tussen Koele I en II, daar waar het voor de bewoners van Koele I juist het meest cruciaal is. Bewoners hebben hier de afgelopen twee jaar meermaals op gewezen. Het is uitermate jammer dat hier nog steeds niets mee is gedaan.



#### *Onze concrete zienswijze in relatie tot voorliggende plan*

Wij verzoeken de gemeente het plan voor Koele II aan te passen, zodanig dat er over de volle lengte van de grens met Koele II groene zichtlijnen zijn vanuit Koele I zonder zicht op geparkeerde auto's of verkeer in Koele II,

Wij zien hiervoor verschillende mogelijkheden:

- Parkeren voor het grote woonveld oplossen binnen het grote woonveld, op die manier zijn er ook minder grote tuinen en daarmee beter betaalbare woningen. Bovendien gaat de kwaliteit van de gehele wijk er op vooruit als er uit het zicht geparkeerd wordt. (onze voorkeur)
- Parkeerplaatsen aan oostzijde deels herverdelen naar westzijde van het grote woonveld. Een deel van de parkeerplaatsen aan de oostkant is namelijk nodig voor de rijtjeswoningen aan de westkant van dit woonveld. En vervolgens de overblijvende parkeerplaatsen tegen groene zone Koele I aanleggen (dus overzijde straat) en deze met hagen omzomen.

Natuurlijk verzoeken wij ook de tekst op pagina 50 te corrigeren, zodat deze aansluit bij de feiten.

#### **Reactie gemeente:**

Zie ook de reactie van de gemeente bij de zienswijzen van indiener 1. Door de groenstrook aan de oostzijde van De Koele II te verbreden, wordt er een grotere groene afscheiding gerealiseerd. Verder wordt op een aantal plekken tussen de parkeervakken aan de oostzijde van het plangebied groenvakken aangelegd. Ook wordt de tekst op pagina 50 gecorrigeerd, zodat deze aansluit bij de feiten.

#### **Conclusie gemeente:**

Er wordt (deels) tegemoet gekomen aan de zienswijze. De groenstrook aan de oostzijde van De Koele II wordt verbreed, waardoor er een grotere groene afscheiding wordt gerealiseerd. Verder wordt op een aantal plekken tussen de parkeervakken aan de oostzijde van het plangebied groenvakken aangelegd. Tevens wordt de tekst op pagina 50 gecorrigeerd, zodat deze aansluit bij de feiten.

### **3. Verkeersveiligheid langzame verkeer te weinig geborgd**

#### **Toelichting**

Het valt ons op dat de verkeerskundige analyse van het plan vooral gericht is op de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer, Dit terwijl wij graag zien dat in ons duurzame dorp de ontsluiting vanuit onze wijken voor het langzame verkeer centraal staat. Juist in deze tijd moeten we wandelen en fietsen aantrekkelijk maken, allereerst door hier bij de inrichting van de fysieke ruimte bewust aandacht aan te geven. Tussen de wijk De Koele I en school + sportvelden, zitten reeds een aantal informele en onduidelijke aansluitpunten van langzaam verkeer op wegen met gemotoriseerd verkeer (kruising met De Weitjes bij de speeltuin, kruising Kerkstraat bij Kappers en van dorpsplein naar Kerkstraat voor school; stoepen sluiten niet aan, waardoor onnodig oversteken nodig is; oversteekplaatsen in onoverzichtelijke bochten van straten; verkeer wordt niet gewaarschuwd voor overstekende (jonge) voetgangers en fietsers; onduidelijke routing). Ouders van schoolgaande kinderen geven aan deze plekken gevaarlijk te vinden en dit weegt mee in de keuze kinderen toch regelmatig met auto naar school of sport te brengen. Dat is niet wat wij willen in Hoonhorst. Wij hebben eerder aangegeven dat de aansluiting van van langzaam verkeer uit Koele II op De Koele ter hoogte van de dierenweide opnieuw zal zorgen voor een onduidelijk aansluitpunt van langzaam verkeer op een weg voor gemotoriseerd verkeer. Hier betreft het, met een open verkeersverbinding tussen Koele I en Koele II, bovendien een weg waar meer gemotoriseerd verkeer over zal rijden in de toekomst.

In de planuitwerking lezen we dat de verkeersstructuur tussen Koele I en Koele II er op gericht is om de verbinding voor sluipverkeer tussen Koele I en Koele II te voorkomen. Toch zal een relatief groot deel van het verkeer van Koele II via Koele I gaan; het verkeer richting Dalfsen. Zeker als het begin van de Marsweg niet verbreed wordt om het verkeer van Koele II goed af te kunnen handelen. De Marsweg is nu te smal voor goede afhandeling van het verkeer, En alle extra verkeer via Koele I zorgt voor een onveilige(r) situatie bij de aansluiting van het langzame verkeer uit Koele II op De Koele.

In een vooroverleg is ons overigens toegezegd dat tijdens de bouwfase de verbinding tussen Koele I en II niet open zal zijn, om te voorkomen dat bouwverkeer via Koele I wordt afgehandeld' Hierover lezen we niets terug.

Als laatste punt m.b.t. de verkeersveiligheid valt het ons op dat aan de zuidzijde van het nieuwe plan Koele II geen stoep langs de straat is getekend. Dit vinden wij heel onlogisch, omdat deze



straat het verlengde is van de Esakkers (waar wel twee stoepen zijn). Bovendien vinden wij dat een stoep hier nodig is als logische en veilige looproute, zeker ook voor kinderen.

#### *Onze concrete zienswijze in relatie tot voorliggend plan*

Wij verzoeken de gemeente om concrete oplossingen uit te werken en te realiseren VOOR de start van de bouw van Koele II t.b.v.

1. Aanpassing van het eerste deel van de Marsweg, zodat verkeer elkaar daar kan passeren en de kruising met Koele II overzichtelijk is en vlotte verkeersafhandeling aan kan. Met als doel verkeer via Koele I te minimaliseren.
2. Een veilige aansluiting van het langzame verkeer op De Koele (hoek dierenweide) en te komen tot heldere, veilige routing (incl. nieuwe stoepen, oversteekplaatsen en bebording) voor langzaam verkeer tot De weijtes en bij voorkeur zelfs tot de Cyriacus school' Wij bieden aan wethouders of gemeenteraadsleden op korte termijn mee te nemen op een wandeling samen met kinderen uit ons dorp die graag veilig te voet vanuit Koele I (en II) naar speeltuin, school en sportpark willen.
3. Voor de gehele bouwfase de verbinding tussen Koele I en Koele II fysiek onmogelijk te maken.

Verder vragen wij de gemeente om een stoep toe te voegen aan de zuidzijde van het plan, langs de straat in het verlengde van de Esakkers.

#### **Reactie gemeente:**

De aansluiting van de langzaamverkeersverbinding op de straat Koele kan ons inziens beter op gelijk niveau worden aangelegd. Dat maakt het zoals eerder genoemd ook aantrekkelijker om op een vlotte manier gebruik te maken van deze aansluiting. Dat past ook bij het STOMP principe. Het is ons inziens daarom niet noodzakelijk hier extra maatregelen te treffen. De verdere specifieke inrichting van de noordelijke aansluiting van De Koele II op De Koele I voor het langzaam verkeer staat op dit moment nog niet vast. Aangezien de verkeersveiligheid afhankelijk is van de inrichting van de aansluiting kan op dit moment nog niet worden gesteld dat er sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. Wat betreft de verkeersstroom als gevolg van de aansluiting van De Koele II op De Koele I wordt, zoals eerder benoemd, rekening gehouden met een intensiteit van circa 900 mvt/etmaal in de beoogde situatie. Deze intensiteit is dermate laag dat er geen knelpunten worden voorzien in de verkeersveiligheid van de straat Koele. De langzaamverkeersverbinding bij de dierenweide sluit aan op een bocht in een 30 km zone. Snelheden zullen op dit punt daarom automatisch lager liggen. Men moet immers sowieso afremmen voor de bocht. Het is ons inziens daarom niet noodzakelijk hier extra maatregelen te treffen. De straat Koele (noord zuid) kent een vrij korte rechtstand. Hierdoor zal het niet uitnodigend zijn om sneller te rijden. Men moet immers vrijwel direct weer afremmen. Strikt genomen zijn extra maatregelen niet nodig voor het borgen van verkeersveiligheid. Om toch tegemoet te komen aan de zorgen van de indieners van de zienswijze zullen wij de T-splitsing Koele met Esakkers (tussen de nummers 1 en 6) aanleggen in de vorm van een verhoogd snelheidsremmend plateau.

Als onderdeel van de beoogde ontwikkeling gaat de gemeente de Marsweg (tussen de nieuwe aansluiting met het plangebied De Koele II en de Koelmansstraat) verbreden, zodat het verkeer vanuit De Koele I en II beter via deze weg kan worden afgewikkeld. Hiermee wordt de doorstroming in de beoogde situatie geborgd. Het betreffende weggedeelte van de Marsweg wordt zoals eerder aangegeven verbreed, voordat met de bouwwerkzaamheden in het plangebied wordt begonnen.

De aansluiting tussen De Koele I en De Koele II wordt met behulp van een betonnen barrière tot aan de afronding van de wijk De Koele II ontoegankelijk gemaakt voor het gemotoriseerde ver-

keer. Tot aan die afronding kan enkel het langzaam verkeer gebruik maken van de aansluiting. Daarmee is ook gegarandeerd dat bouwverkeer geen gebruik maakt van de wegen in De Koele I om Koele II te bereiken.

De Koele II is ingericht uitgaande van het dorpskarakter van de wijk, waarbij overal is uitgegaan van een enkelzijdig voetpad. Het toevoegen van voetpaden aan weerszijden van de rijbaan doet afbreuk aan het dorpse karakter van de inrichting van de wijk. Door een voetpad te realiseren aan de zijde waar de openbare parkeerplaatsen liggen biedt het trottoir een uitstapmogelijkheid. Verder wordt opgemerkt dat langs de zuidzijde van het plangebied nog een voetpad loopt waar voetgangers gebruik van kunnen maken.

#### **Conclusie gemeente:**

Er wordt (deels) tegemoet gekomen aan de zienswijze. Het is ons inziens niet noodzakelijk om ter hoogte van de dierenweide extra maatregelen te treffen aan de straat Koele. De betreffende aansluiting wordt op gelijk niveau aangelegd, maar de verdere specifieke inrichting moet nog nader worden uitgewerkt. De gemeente gaat de Marsweg (tussen de nieuwe aansluiting met het plangebied De Koele II en de Koelmansstraat) verbreden, De aansluiting tussen De Koele I en De Koele II wordt met behulp van een betonnen barrière tot aan de afronding van de wijk De Koele II ontoegankelijk gemaakt voor het gemotoriseerde verkeer. De Koele II is ingericht uitgaande van het dorpskarakter van de wijk, daarom wordt een enkelzijdig voetpad aangelegd.

De zienswijze heeft ook betrekking op gedeelten in de kern Hoonhorst die buiten het plangebied liggen. We hebben ons beperkt tot die gedeelten van de kern die binnen het plangebied liggen of direct aansluiten op het plangebied. De zienswijzen die betrekking hebben op de veilige routing (inclusief nieuwe stoepen, oversteekplaatsen en bebording) voor langzaam verkeer tot De Weitjes en bij voorkeur zelfs tot de Cyriacus school', moeten via een apart traject worden opgepakt.

#### **4. Snelheid en participatie was in de eerste fase (2022) sterk maar in 2023 beperkt**

##### *Toelichting*

In 2022 zijn in het kader van de ontwikkeling van Koele II een drietal bijeenkomsten in het dorp georganiseerd. Deze bijeenkomsten werden goed bezocht en wij zagen dat input uit de bijeenkomsten ook een plek kreeg in de planvorming. Eind 2022 werd het echter stil en in 2023 is geen actieve communicatie geweest richting onze inwoners. Ook niet toen de planning aanzienlijke vertraging opliep (ca.3/4 jaar). Dat is jammer. Zeker omdat er een aantal aandachtspunten blijven, waarvan wij het gevoel hebben dat deze niet vertaald worden in aanpassingen van het plan en niet vertaald zijn in concrete uitwerkingen van aan het plan grenzende opgaven. In het bijzonder met de door ons gevraagde aandacht voor een versterkingsplan Koele I m.b.t. de groene en verkeerskundige aansluitingen tussen Koele I en Koele II is niets gebeurd in 2023.

Snelheid om vanaf 2025 te kunnen starten met bouwen is voor ons nog steeds van groot belang. Vanuit dit belang en vanuit vertrouwen in ambtenaren en wethouder hebben we er op vertrouwd dat onze eerdere inbreng zou leiden tot (kleine) aanpassingen in het definitieve bestemmingsplan en/of parallel een aanvullend traject voor verbeteren kwaliteit Koele I zou worden opgestart. Wij stellen nu vast dat dit niet het geval is. Wij betreuren dit, omdat wij ons kunnen voorstellen dat bewoners van Koele I hierdoor hun belang via formele procedures kenbaar zullen maken, wat extra vertraging tot gevolg kan hebben. En nogmaals, deze vertraging is zeer ongewenst met het oog op het behouden van de jongere generatie voor ons dorp en hun actieve rol t.b.v. de leefbaarheid en het verenigingsleven.

*Onze concrete zienswijze in relatie tot voorliggend plan*

Wij rekenen op betere informatievoorziening en verwachtingsmanagement voor de inwoners van Hoonhorst in de volgende fase van de ontwikkeling van Koele II.

En, zoals hierboven in de punten 2 en 3 reeds geformuleerd, rekenen wij op een concreet plan dat zorgt voor betere aansluiting m.b.t. groen en langzaam verkeer vanuit Koele II op Koele I, met inbreng en betrokkenheid vanuit de bewoners van Koele I

***Reactie gemeente:***

Als gemeente doen wij altijd ons uiterste best om iedereen zo goed en snel mogelijk te voorzien van informatie via bijvoorbeeld onze website of een nieuwsbrief. En eventueel worden belanghebbenden persoonlijk benaderd. Voor wat betreft de aansluiting m.b.t. groen en langzaam verkeer wordt verwezen naar de reactie van de gemeente bij de overige zienswijzen.

**Conclusie gemeente:**

Voor de toekomst zullen wij voor wat betreft de informatievoorziening lering trekken uit deze zienswijze. Deze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

**Impressie van de nieuwe situatie van de ruimte tussen De Koele I en De Koele II:**



# 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. Veiligheidsregio IJsselland
2. Provincie Overijssel
3. Waterschap Drents Overijsselse Delta

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

### 1.3.1. Veiligheidsregio IJsselland (kenmerk: V23.001493 / Z/23/682272 d.d. 19 oktober 2023)

De Veiligheidsregio IJsselland heeft de volgende reactie gestuurd:

Geadviseerd wordt om maatregelen te nemen om de gevolgen van een fakkelbrand te beperken en de veiligheidssituatie van De Koele II te bevorderen. Eventueel in samenwerking met de Gasunie. Hierbij wordt verwezen naar het advies van 13 juli 2023 in kader van de concept schets uitbreiding Hoonhorst De Koele II (kenmerk: V22.001157/AW).

#### Reactie gemeente:

In de toelichting van het bestemmingsplan De Koele II is aangegeven welke maatregelen worden genomen om de gevolgen van een fakkelbrand te beperken en de veiligheidssituatie van De Koele II te bevorderen. Het groepsrisico neemt weliswaar toe na de planrealisatie, maar blijft kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. Dat betekent dat volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Deze beperkte verantwoording van het groepsrisico is afgelegd in hoofdstuk 4.6 Externe veiligheid van de toelichting.

### 1.3.2. Provincie Overijssel (Z/23/682272 d.d. 19 oktober 2023)

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.

### 1.3.3. Waterschap Drents Overijsselse Delta (WDOD) (Z/23/682272 d.d. 9 oktober 2023)

WDOD heeft de volgende reactie gestuurd:

Tekstueel zijn er geen opmerkingen. Op de locatie van de wadi de dubbelbestemming groen/water opnemen in de verbeelding. Dit om te borgen dat de ruimte voor water blijft gehandhaafd in de toekomst.

#### Reactie gemeente:

De wadi's worden aangelegd binnen de bestemming “Groen” Binnen deze bestemming is aangegeven, dat de voor “Groen” aangewezen gronden o.a. zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Het is feitelijk ook niet mogelijk om de wadi's binnen het plangebied op een andere plek aan te leggen dan binnen de bestemming “Groen” om te kunnen voldoen aan het waterbeleid dat is vastgesteld door de raad. Er is dan ook voldoende geborgd dat

de ruimte voor water gehandhaafd blijft in de toekomst. De verbeelding hoeft niet te worden aangepast.

## **Ambtshalve aanpassingen na ontwerp**

---

### **1.4. Ambtshalve aanpassingen**

Tussen ontwerp en vaststelling is nog het volgende gewijzigd:

#### *Verbeelding*

De bestemming “Groen” ten noorden van de ontsluitingsweg naar de Marsweg en ten westen van de woningen die aan de noordwestzijde van het plangebied worden gebouwd, is een aantal meters opgeschoven respectievelijk richting het noorden en westen, zodat de bestemmingsplangrens in overeenstemming wordt gebracht met de perceelsgrens van de gronden die zijn aangekocht door de gemeente voor het woonuitbreidingsgebied De Koele II.

Verder is de bestemming “Groen” aan de oostzijde van het plangebied verbreed met als gevolg dat de bestemmingen “Verkeer” en “Wonen” zijn opgeschoven naar het westen.

#### *Regels*

Geen aanpassingen.

### **Kleine tekstuele aanpassingen**

In de tekst van de toelichting is het aantal van 83 woningen dat gerealiseerd wordt in het plangebied De Koele II gewijzigd in 82. Verder wordt in de tekst van de toelichting aangegeven, dat er in het kader van de Wet natuurbescherming onderzoek wordt gedaan naar de aanwezigheid van nestplaatsen van de steenuil. En dat er indien nodig mitigerende maatregelen worden getroffen en een ontheffing op de Wet natuurbescherming wordt aangevraagd bij het bevoegd gezag (provincie Overijssel).