

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Witpaard B.V.

Oosterdalfsen

Verkeersintensiteiten, verkeersveiligheid en Oosterdalfsersteeg

Datum
Kenmerk
Eerste versie

7 juli 2014
WPP002/Fdf/0004.01

1 Inleiding

De gemeente Dalfsen heeft plannen voor het ontwikkelen van een gebied aan de oostzijde van Dalfsen, Oosterdalfsen. In dit gebied zullen 254 woningen worden gerealiseerd (waarvan 11 wonen-werken kavels). De gemeente Dalfsen wil inzicht in het effect van de woningbouw op de verkeersintensiteiten. In het verkeersmodel van de gemeente Dalfsen wordt nog rekening gehouden met een verouderd plan met onder andere andere woningaantallen.

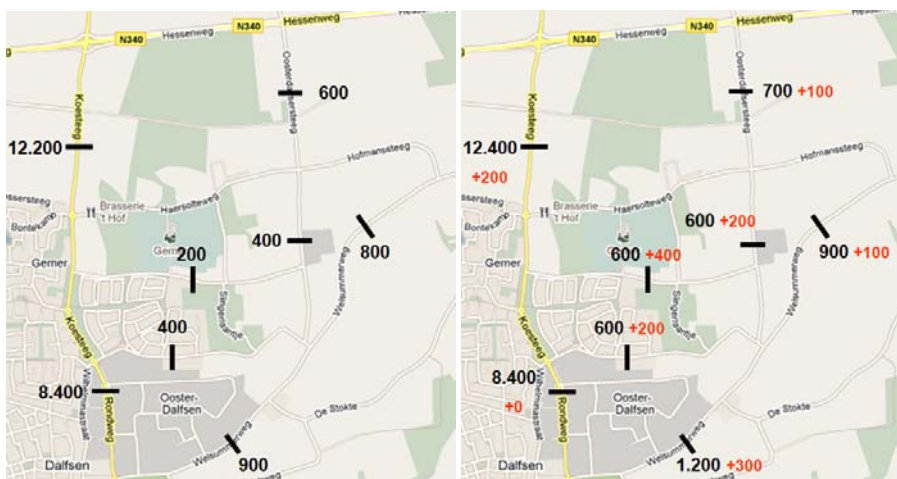
In opdracht van Bureau Witpaard (op verzoek van de gemeente) heeft Goudappel Coffeng BV een modelvariant opgesteld waarin Oosterdalfsen volgens de laatste inzichten is opgenomen (conform stedenbouwkundigplan, ontvangen op 8 mei 2014, zie bijlage 1). Een korte toelichting daarop is opgenomen in hoofdstuk 2 van voorliggende notitie. Daarnaast is ook gevraagd om te toetsen of de wegen de berekende verkeersintensiteiten verkeersveilig kunnen verwerken. Dit is in hoofdstuk 3 opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt tot slot ingegaan op de effecten van de knip in de Oosterdalfsersteeg.

2 Verkeersintensiteiten

Met het verkeersmodel van de gemeente Dalfsen is berekend wat de realisatie van 254 woningen in Oosterdalfsen (waarvan 11 wonen-werken kavels) betekent voor de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen. Voor de locatie van de woningen, de ontsluitende wegen en de afsluitingen in de Oosterdalfsersteeg is uitgegaan van het stedenbouwkundigplan. De modelresultaten zijn opgenomen als digitale bijlage bij deze notitie. Het gaat om de volgende modelplots:

- verkeersintensiteiten 2020 autonoom (de situatie zonder Oosterdalfsen);
- verkeersintensiteiten 2020 plan (de situatie met Oosterdalfsen);
- verschilplots autonoom en plan (verschil tussen met en zonder Oosterdalfsen).

In figuur 2.1 zijn de berekende verkeersintensiteiten voor 2020 weergegeven voor de belangrijkste ontsluitingswegen van het nieuwe woongebied en de wegen met de grootste verandering.

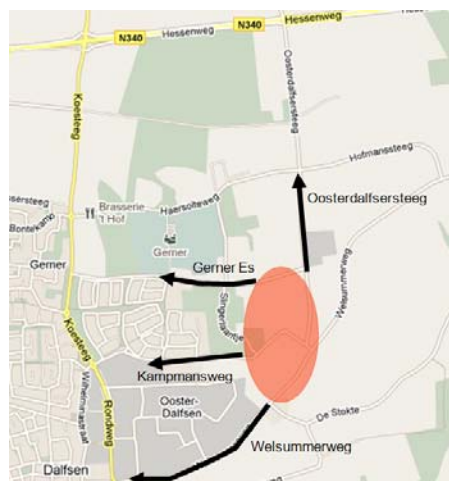


Figuur 2.1: Verkeersintensiteiten 2020 zonder Oosterdalfsen (links) en met Oosterdalfsen (rechts) inclusief het verschil (mvt/etm)

3 Verkeersveiligheid

Het plan heeft effect op de verkeersintensiteit van een aantal wegen. De wegen waarop het plan het grootste relatieve effect heeft zijn nader onderzocht. Onderzocht is of deze wegen de toekomstige verkeersintensiteiten verkeersveilig kunnen verwerken. Daartoe is bekeken of functie, vormgeving en gebruik in overeenstemming zijn met elkaar.

Uit de modelresultaten blijkt dat het plan voornamelijk effect heeft op de verkeersintensiteit van de volgende wegen: Oosterdalfsersteeg, Gerner Es, Kampmansweg en Welsommerweg. In bijlage 2 is per weg een foto opgenomen. Op de overige wegen zoals de Haersolteweg is het effect dermate klein dat dit geen effect heeft op de verkeersveiligheid.



Oosterdalfsersteeg, Gerner Es en Kampmansweg

De Oosterdalfsersteeg, Gerner Es en Kampmansweg zijn kleinschalige erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (maximumsnelheid 60 km/h) aan de rand van de kern Dalfsen. De Gerner Es en Kampmansweg liggen deels binnen de bebouwde kom (maximumsnelheid 30 km/h). De belangrijkste functie van deze wegen is de ontsluiting van de aanliggende woningen, bedrijven en voorzieningen. Aan de Oosterdalfsersteeg ligt bijvoorbeeld een begraafplaats en aan de Gerner Es verschillende sportvoorzieningen. De Oosterdalfsersteeg heeft klinkerverharding en de Gerner Es en Kampmansweg hebben asfaltverharding. Alle drie de wegen hebben buiten de bebouwde kom een beperkte breedte waardoor elkaar passerend autoverkeer uitwijkt naar de berm. De verkeersintensiteit neemt als gevolg van het plan toe met circa 200 mvt/etm op de Oosterdalfsersteeg, 400 mvt op de Gerner Es en 200 mvt op de Kampmansweg. De toekomstige verkeersintensiteit op elk van de drie wegen wordt daarmee circa 600 mvt/etm.

Welsummerweg

De Welsummerweg is ook een erftoegangsweg, maar met een hoger gebruik. De verkeersintensiteit neemt toe van 900 naar 1.200 mvt/etm. De belangrijkste functie van deze weg is ook de ontsluiting van de aanliggende woningen, bedrijven en voorzieningen. Daarnaast heeft deze weg ook een functie als verbinding tussen Dalfsen en het buitengebied. Binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid 50 km/h en buiten de bebouwde kom is de maximumsnelheid 60 km/h. De weg is zowel binnen als buiten de bebouwde kom voorzien van rode fietssuggestiestroken. De weg heeft voldoende breedte voor elkaar passerende motorvoertuigen.

Maatregelen

De toename van de verkeersintensiteiten op de Oosterdalfsersteeg, Gerner Es, Kampmansweg en de Welsummerweg is relatief vrij groot. Absoluut gaat het echter om kleine aantallen motorvoertuigen. Het CROW geeft aan dat een erftoegangsweg zonder fietsvoorzieningen een verkeersintensiteit tot circa 5.000 mvt/etm verkeersveilig kan verwerken. De verkeersintensiteit op deze wegen is zoals aangegeven veel lager dan dat. Bij deze specifieke wegen is er wel een aandachtspunt. Dit is de komgrens in combinatie met de fietsvoorzieningen.

De wegen binnen Oosterdalfsen liggen binnen de bebouwde kom. Het lijkt logisch om de wegen tussen Dalfsen en Oosterdalfsen ook deel te laten uitmaken van de bebouwde kom van Dalfsen. Daarvoor is het nodig de komgrens te verplaatsen op de Gerner Es Kampmansweg en de Welsummerweg. Het is dan logisch de wegvakken die binnen de bebouwde kom komen te liggen aan te passen. Enerzijds wordt daarmee bereikt dat de vormgeving van deze wegvakken overeenkomt met de wegvakken die in de huidige situatie al binnen de bebouwde kom liggen. Anderzijds komt daarmee het wegbeeld meer overeen met een situatie binnen in plaats van buiten de bebouwde kom. Dit aanpassen van de wegvakken geldt met name voor de Kampmansweg, maar ook voor de Gerner Es. De verlaagde maximumsnelheid is bovendien positief voor de verkeersveiligheid van het fietsverkeer.

4 Effecten knip Oosterdalfsersteeg

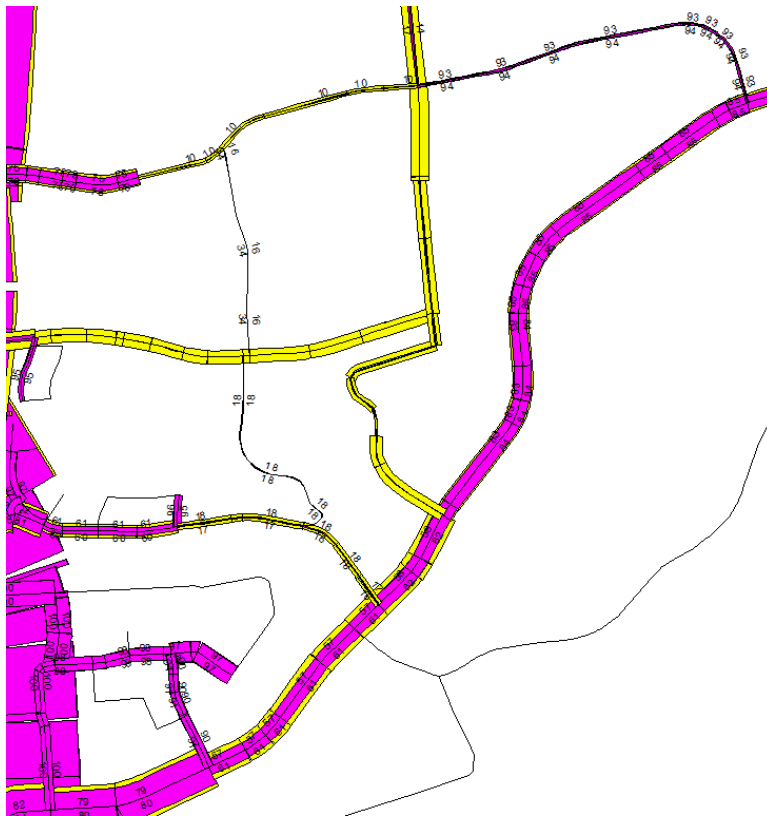
Het stedenbouwkundig plan voorziet in het knippen van de Oosterdalfsersteeg op twee locaties. Delen van de weg worden benut als woonstraat door de woonwijk. Andere delen worden aangepast tot fietspad. Op het stedenbouwkundigplan is een en ander weergegeven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de effecten daarvan.

Knippen Oosterdalfsersteeg

De knippen zijn wenselijk, omdat het huidige profiel van de Oosterdalfsersteeg onvoldoende ruimte heeft om te dienen als woonstraat voor de nieuwe woonwijk. Met opwaarderen van het profiel van de Oosterdalfsersteeg zou een weg ontstaan die kan worden gezien als een nieuwe randweg. Dit is landschappelijk/stedenbouwkundig niet gewenst en bovendien is het nodig daar veel bomen voor te kappen.

Huidig gebruik Oosterdalfsersteeg

In de huidige situatie heeft de Oosterdalfsersteeg een functie voor een aantal gebruikers: aanwonende, landbouwverkeer, hulpdiensten en de rouwstout naar de begraafplaats. De verkeersintensiteit in de huidige situatie is laag, circa 200 mvt/etm volgens het verkeersmodel. Bij het knippen van deze weg moet dit verkeer zich verplaatsen naar andere routes.



Figuur 4.1: Uitsnede InExDo plot verkeersmodel (toelichting zie onderstaande tekst)

Gebruik nieuwe weg door de woonwijk

Voor de nieuwe route door de woonwijk is met het verkeersmodel berekend wat het gebruik is en wie de gebruikers zijn. De verkeersintensiteit op deze nieuwe weg is circa 500 tot 600 mvt/etm. Als digitale bijlage bij deze notitie is een InExDo plot geleverd, figuur 4.1 is daarvan een uitsnede. Daarop is opgenomen wie de gebruikers zijn:

- **Blauw:** intern verkeer binnen de nieuwe woonwijk (en de daar direct aangelegen huidige woningen, boerderijen en begraafplaats), verkeer met een herkomst en een bestemming binnen de nieuwe woonwijk. Dit verkeer is nauwelijks aanwezig, omdat de afstanden binnen de wijk te klein zijn om de auto voor te gebruiken.
- **Geel:** extern verkeer van en naar de nieuwe woonwijk (en de daar direct aangelegen huidige woningen, boerderijen en begraafplaats). Dit is verkeer met een herkomst of bestemming binnen de woonwijk. Dit wordt samen met het interne verkeer ook wel het bestemmingsverkeer genoemd. Dit is bijna al het verkeer op deze weg.
- **Paars:** doorgaand verkeer, verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de woonwijk (en de daar direct aangelegen huidige woningen, boerderijen en begraafplaats). De getallen op de plot geven het percentage doorgaand verkeer aan op de betreffende weg. Op de nieuwe weg door de woonwijk zijn geen getallen opgenomen, dit betekent dat het percentage doorgaand verkeer volgens het verkeersmodel 0 is. In de praktijk zullen altijd enkele doorgaande auto's gebruik maken van deze weg. Landbouw verkeer is niet in het verkeersmodel opgenomen en wordt hierna nader op ingegaan.

Kortom de nieuwe weg door de woonwijk wordt alleen gebruikt door bestemmingsverkeer, verkeer met een herkomst of bestemming in de nieuwe woonwijk of de huidige daarbinnen gelegen woningen.

Alternatieve routes

Het verkeersmodel is niet geschikt voor het bepalen van het landbouwverkeer, hulpdiensten en de rouwstout naar de begraafplaats. Bij het knippen van de weg moet voor deze verkeersstromen een alternatief aanwezig zijn.

- Voor de rouwstout naar de begraafplaats zijn twee goede alternatieven: via de nieuwe route door de wijk of gebruik maken van de N757 en de Gerner Es.
- De hulpdiensten (o.a. de brandweer aan de Prinshendrikstraat 4a en de politie aan de Molendijk 9) kunnen via de Gerner Es of de Haersolteweg naar de Oosterdalfsersteeg ten noorden van de woonwijk rijden. Via de Kampmansweg of de Welsummerweg kan het gebied ten zuiden van de nieuwe woonwijk bereikt worden. De hulpdiensten kunnen natuurlijk ook door de nieuwe woonwijk rijden. Het te knippen deel van de Oosterdalfsersteeg is dus voor de hulpdiensten geen belangrijke schakel in het wegen-netwerk.
- Voor het landbouwverkeer zijn er twee alternatieven: de nieuwe route door de wijk of omrijden. Door de wijk rijden is niet optimaal vanuit verkeersveiligheid. Een alternatieve route loopt via de Hofmansteeg en de Welsummerweg. Deze route is ten opzichte van de Oosterdalfsersteeg 1 km om. Overigens zal het gebruik van de weg door landbouwverkeer afnemen omdat een aantal percelen veranderen in de nieuwe woonwijk.

Alternatieve maatregelen

Naast hiervoor genoemde alternatieven zijn er ook drie maatregelen mogelijk waarmee het huidige gebruik van de Oosterdalfstersteeg door hulpdiensten, rouwstoet en landbouwverkeer mogelijk blijft:

- De Oosterdalfstersteeg wordt op de gedeeltes waar deze wordt geknipt ingericht als fietsroute. Door op deze gedeeltes landbouwverkeer toe te staan blijft de verbinding voor landbouwverkeer in gebruik. Menging van landbouw- en fietsverkeer is over het algemeen niet gewenst. Echter in deze specifieke situatie is het wel te overwegen, omdat de aantallen (fiets)gebruikers laag zullen zijn, de weg geheel aan de rand van de bebouwde kom ligt en er geen nieuwe kavels/woningen met een aansluiting op de Oosterdalfstersteeg komen. Het alternatief, door de woonwijk, is ook niet optimaal. Op deze wijze kan ook een ontheffing worden verleend voor hulpdiensten en de rouwstoet.
- Blijkt er in de praktijk veel misbruik van de fietsroute door ander verkeer te ontstaan, dan is een landbouwsluis een optie. Daarmee blijft het voor fiets-, landbouwverkeer en de brandweer mogelijk om van de Oosterdalfstersteeg gebruik te maken. Andere gebruikers zoals de rouwstoet moeten dan uitwijken naar hiervoor genoemde alternatieve route.
- Een alternatief voor de landbouwsluis is een op afstand bedienbare hydraulische verzinkbare paal. Dit is echter een zeer stedelijke oplossing die wat ver gaat voor deze locatie in het buitengebied. Bovendien is dit ook vanuit kosten en beheer en onderhoud geen aantrekkelijke maatregel. De omrijdafstanden zijn niet dermate groot dat een dergelijke investering wenselijk is.

Conclusie

Het heeft de voorkeur de Oosterdalfstersteeg te knippen en deels te veranderen in een fietsroute. Door op deze fietsroute (bijvoorbeeld in de vorm van een fietsstraat of de huidige weg) landbouwverkeer toe te staan en eventueel de hulpdiensten en de rouwstoet wordt voorkomen dat dit moet omrijden. Ontstaat er misbruik van het fietspad door ander verkeer of blijkt het gebruik door fietsverkeer dermate hoog dat dit niet te combineren is met landbouwverkeer dan kan er gekozen worden uit verschillende vormen van afsluiten. Voor het landbouwverkeer, de hulpdiensten en de rouwstoet zijn er geschikte alternatieve routes.

Bijlage 1 Stedenbouwkundigplan Oosterdalfsen



Ontvangen van Witpaard BV op 8 mei 2014

Bijlage 2 Foto's Cyclomedia mei 2013

Oosterdalfsersteeg



Gerner Es (binnen en buiten de bebouwde kom)



Kampmansweg (binnen en buiten de bebouwde kom)



Welsummerweg

