

Uitbreiding bedrijventerrein 't Febriek Zuid II Lemelerveld *Verkeersonderzoek*

7 april 2022



Opdrachtgever: Gemeente Dalfsen

Document titel Uitbreiding bedrijventerrein 't Febriek Zuid II Lemelerveld
Ondertitel Verkeersonderzoek

Projectnummer 51006650
Revisie Definitief D2
Datum 7-4-2022

Auteur ██████████

E-mail adres ████████████████████

Gecontroleerd ██████████

Goedgekeurd ██

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Bestaande situatie	5
3	Uitgangspunten voor het onderzoek	13
4	Ontwikkellocatie 't Febriek Zuid II	14
5	Toetsing en conclusies	19

1 Inleiding

Het bestaande bedrijventerrein 't Febriek aan de zuidzijde van Lemelerveld (gemeente Dalfsen) gaat uitbreiden. De uitbreiding zal plaatsvinden ten zuiden van de bestaande Handelsweg die aansluit op de N348, zie figuur 1.1. Het nieuwe gedeelte zal het karakter krijgen van een 'gemengd' bedrijventerrein met een deel 'distributie'-functie.

In het kader van het opstellen van het bestemmingsplan is een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van de uitbreidingsplannen. Het verkeersonderzoek heeft in hoofdlijnen betrekking op de effecten voor wat betreft de bereikbaarheid, de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid, fietsverkeer, bereikbaarheid hulpdiensten en parkeren.



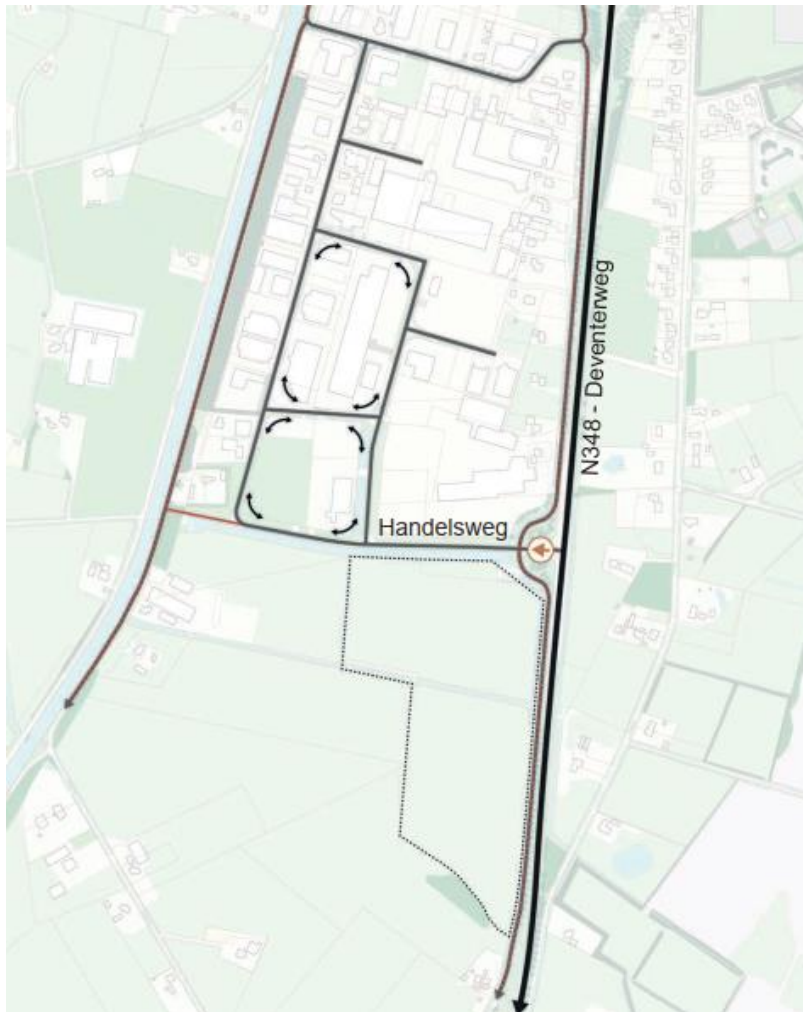
Figuur 1.1: ligging van de ontwikkeling ten opzichte van de omliggende wegen. (bron: Google Maps).

2 Bestaande situatie

2.1 Bestaande situatie

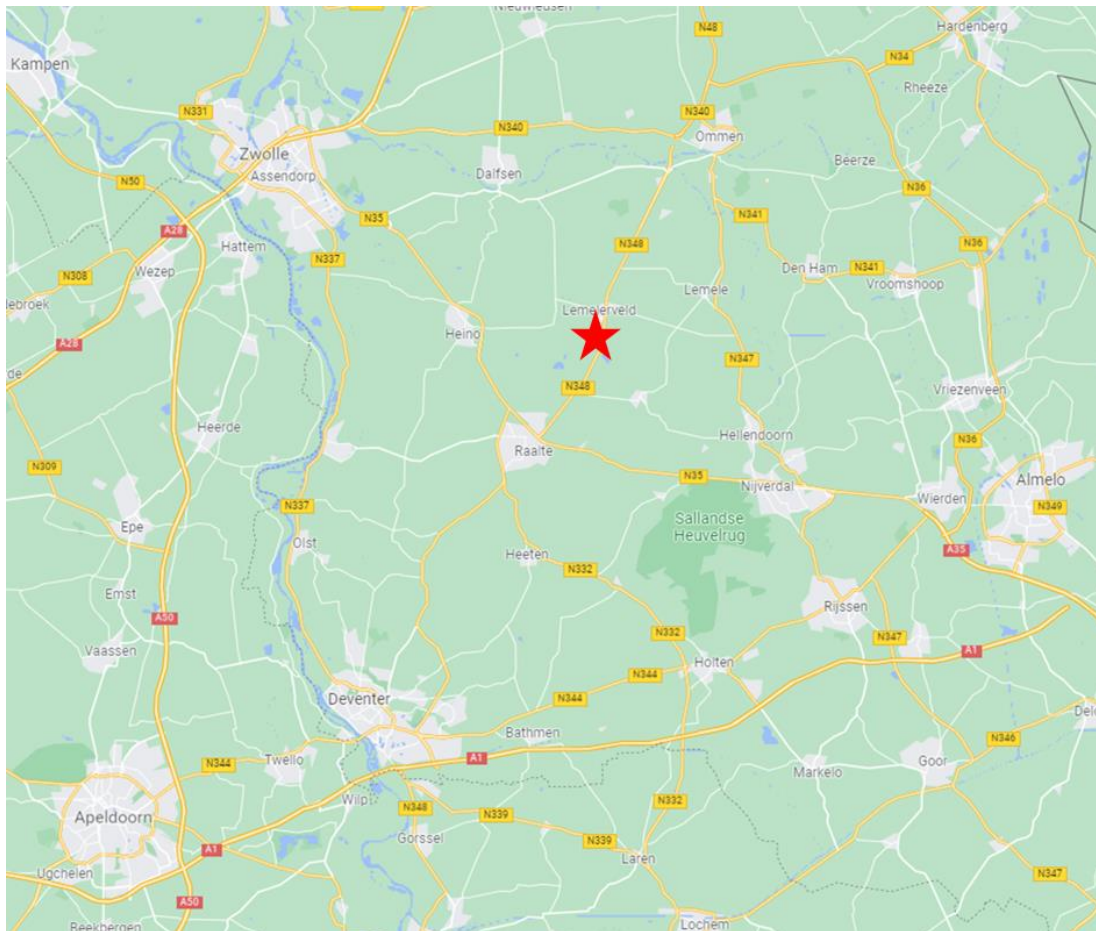
2.1.1 Ligging

Het bedrijventerrein 't Febriek is gelegen aan de zuidzijde van Lemelerveld (gemeente Dalfsen). Aan de zuidzijde van het bestaande bedrijventerrein is sprake van een directe ontsluiting op de N348 (Deventerweg). Het bestaande bedrijventerrein kent een interne wegenstructuur die aan de noordzijde verbonden is met de kern Lemelerveld. Voor de ligging zie figuur 2.1.



Figuur 2.1: ligging van de ontwikkeling ten opzichte van de omliggende wegen. (bron: Sweco DO).

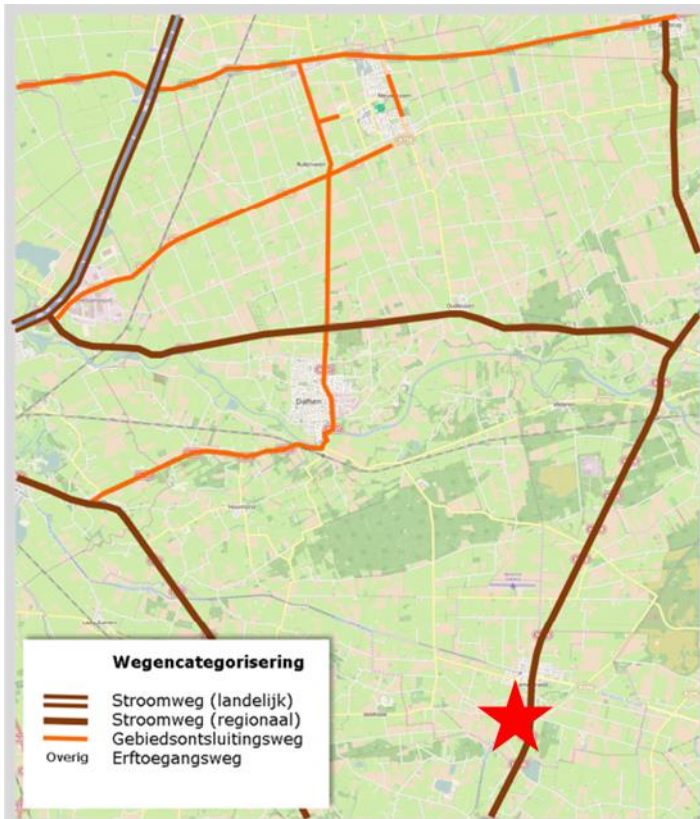
De N348, in beheer van de provincie Overijssel, maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk. In noordelijke richting wordt aangesloten op de N340 (Zwolle-Ommen) en de N48 (richting Hoogeveen), in zuidelijke richting wordt aangesloten op de N35 (Zwolle-Nijverdal) en vervolgens de A35 (Almelo). Via Raalte/Deventer is de A1 in westelijke richting (Apeldoorn-Amsterdam) te bereiken. Voor de ligging zie figuur 2.2.



Figuur 2.2: ligging van de ontwikkeling (Lemelerveld) in de regio. (bron: Google Maps).

2.1.2 Verkeerskundige kenmerken, ontsluiting, routing en netwerken

In 2016 is de huidige wegcategorisering vastgesteld, waar volgens figuur 2.3 de stroomwegen (landelijke en regionaal) en de gebiedsontsluitingswegen zijn aangegeven.



Figuur 2.3: wegcategorisering gemeente Dalfsen. (bron: GVVP Gemeente Dalfsen 2016-2026).

Lemelerveld is gelegen aan een regionale stroomweg, de N348. Dit houdt in dat er een goede verbinding is met het hoofdwegennet voor wat betreft doorstroming. De uitbreiding van het bedrijventerrein is met de bestaande Handelsweg direct ontsloten op de N348. De kruising N348-Handelsweg is in 2019 aangelegd in de huidige vorm (zie figuur 2.4). De N348 is voorzien van een parallelweg waar ook fietsers en bromfietzers gebruik van maken.



Figuur 2.4: De huidige kruising Handelsweg-N348. (bron: Cyclomedia)

De Handelsweg kan aangemerkt worden als een Gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80km/u, liggend buiten de bebouwde kom (figuur 2.5).



Figuur 2.5: Handelsweg. (bron: Cyclomedia)

Bij de kruising met de Transportweg verandert de komsituatie. Vlak voor de kruising begint de bebouwde kom, waar vervolgens een snelheidsregime heerst van 50km/u, ook is er sprake van een parkeerverbodzone grote voertuigen (figuur 2.6).



Figuur 2.6: Kruising Handelsweg-Transportweg met de grens bebouwde kom. (bron: Cyclomedia)

De kruising Handelsweg-Transportweg is een gelijkwaardige kruising. De uitbreiding van het bedrijventerrein sluit aan de zuidzijde (links op bovenstaande foto, en figuur 2.7) aan. Er is geen sprake van een gesloten verklaring voor fietsers en bromfietzers, gebruik maken van de rijbaan is dus toegestaan. De Handelsweg inclusief de kruising met de Transportweg is voorzien van openbare verlichting.



Figuur 2.7: Kruising Handelsweg-Transportweg, in zuidelijke richting.(bron: Cyclomedia)

2.1.3 Verkeersintensiteiten

In de periode van 8 tot en met 30 september 2021 zijn er verkeerstellingen uitgevoerd op twee locaties (zie ook figuur 2.8), binnen deze periode is er van beide locaties twee weken volledige data gegenereerd:

- 1: Transportweg
- 2: Handelsweg (oost)

Opmerking: In verband met de corona pandemie is er in bepaalde situaties sprake van minder verkeer ten opzichte van 2019. Ten tijde van de tellingen was er sprake van enige versoepelingen met betrekking tot de maatregelen door de Rijksoverheid. Omdat het een bedrijventerrein betreft verwachten wij geen ophoging van de verkeerstellingen toe te moeten passen.



Figuur 2.8 : de tellocaties Transportweg en Handelsweg (oost) (bron: Cyclomedia)

Transportweg

De telling van de Transportweg gaf de volgende resultaten (weekdagniveau), zie tabel 2.1:

	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
Dagperiode								
Etmaal (00:00 - 24:00)	1176	100%	953	100%	542	100%	252	100%
Dag (07:00 - 19:00)	906	77%	734	77%	417	77%	194	77%
Avond (19:00 - 23:00)	113	10%	93	10%	50	9%	37	15%
Nacht (23:00 - 07:00)	157	13%	126	13%	75	14%	20	8%
Ochtendspits (07:00 - 09:00)	187	16%	139	15%	33	6%	8	3%
Avondspits (16:00 - 18:00)	233	20%	180	19%	58	11%	42	17%
Richting								
noord	762	65%	621	65%	360	66%	178	71%
zuid	414	35%	332	35%	182	34%	74	29%
Categorie								
Licht	885	75%	732	77%	468	86%	231	92%
Middelzwaar	187	16%	140	15%	38	7%	9	4%
Zwaar	88	8%	67	7%	27	5%	2	1%
Overig	16	1%	14	1%	8	2%	9	4%
Snelheid								
Gemiddelde snelheid	43	km/u	43	km/u	43	km/u	43	km/u
V85	50	km/u	50	km/u	50	km/u	50	km/u

Tabel 2.1: Telresultaten Transportweg.

Handelsweg (oost)

De telling van de Handelsweg (oost) gaf de volgende resultaten (weekdagniveau), zie tabel 2.2:

	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
Dagperiode								
Etmaal (00:00 - 24:00)	2188	100%	1794	100%	1041	100%	579	100%
Dag (07:00 - 19:00)	1748	80%	1430	80%	816	78%	454	78%
Avond (19:00 - 23:00)	187	9%	160	9%	101	10%	83	14%
Nacht (23:00 - 07:00)	253	12%	205	11%	124	12%	42	7%
Ochtendspits (07:00 - 09:00)	337	15%	253	14%	71	7%	19	3%
Avondspits (16:00 - 18:00)	451	21%	352	20%	118	11%	91	16%
Richting								
oost	1071	49%	879	49%	509	49%	288	50%
west	1117	51%	915	51%	533	51%	291	50%
Categorie								
Licht	1724	79%	1437	80%	915	88%	527	91%
Middelzwaar	275	13%	207	12%	60	6%	15	3%
Zwaar	173	8%	132	7%	49	5%	10	2%
Overig	16	1%	18	1%	18	2%	27	5%
Snelheid								
Gemiddelde snelheid	52	km/u	52	km/u	53	km/u	54	km/u
V85	61	km/u	62	km/u	63	km/u	63	km/u

Tabel 2.2: Telresultaten Handelsweg (oost).

Handelsweg (west)

De Handelsweg (west) is niet geteld maar aan de hand van de beide andere tellingen is dit te herleiden:

- Per etmaal op weekdagniveau is hier sprake van ca. 840 vervoersbewegingen (ca 47% van het verkeer Handelsweg oost, waarvan 80% licht verkeer)

Ommervweg (N348)

Voor wat betreft de N348 zijn er geen verkeerstellingen georganiseerd. Wel kan er geput worden uit de 'Atlas van Overijssel' waar etmaalintensiteiten op weekdagniveau zijn weergegeven. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen het wegvak ten noorden van de kruising met de Handelsweg en ten zuiden van deze kruising. Uit het systeem zijn twee jaren overgenomen, te weten 2019 en 2020 omdat 2019 representatiever zal zijn in verband met 2020 als het jaar waarin meerdere lockdowns aan de orde waren vanwege de corona-pandemie (en dit invloed heeft gehad op de verkeersintensiteiten).

Ten zuiden van de kruising:

- Verkeersintensiteit wekdagen in 2020 in motorvoertuigen per etmaal: 8004
- Verkeersintensiteit wekdagen in 2019 in motorvoertuigen per etmaal: 8841
- Percentage zware voertuigen per etmaal: 9.3%
- Percentage middelzware voertuigen per etmaal: 9.5%
- Percentage lichte voertuigen per etmaal: 81.2%

Ten noorden van de kruising:

- Verkeersintensiteit wekdagen in 2020 in motorvoertuigen per etmaal: 6770
- Verkeersintensiteit wekdagen in 2019 in motorvoertuigen per etmaal: 7553
- Percentage zware voertuigen per etmaal: 10.6%
- Percentage middelzware voertuigen per etmaal: 10.2%
- Percentage lichte voertuigen per etmaal: 79.2%

2.1.4 Verkeersafwikkeling

Voor wat betreft de verkeersafwikkeling zijn er geen knelpunten in de huidige situatie bekend. Op basis van de hiervoor genoemde intensiteiten in combinatie met het gebruik en de vormgeving zijn er geen ook geen problemen ten aanzien van de verkeersafwikkeling te verwachten. De kruising Handelsweg-N348 is voorzien van een verkeersregelininstallatie met meerdere rijstroken voor de specifieke richtingen. Bij het ontwerp van de kruising is rekening gehouden met een eventuele

aansluiting aan de oostzijde in de toekomst, er is sprake van voldoende restcapaciteit om uitbreidingen op te kunnen vangen.

2.1.5 Verkeersveiligheid

Er is geen sprake van ongevallen op de Handelsweg en Transportweg in de periode 2018 tot en met 2020.

2.1.6 Sluipverkeer

In de huidige situatie is er sprake van sluip(vracht)verkeer tussen 't Febriek/Lemelerveld en Raalte, via de Weerdhuisweg en de Lemelerveldseweg. Er zijn klachten hierover vanuit het buitengebied, namelijk over verkeersonveiligheid en overlast.

2.1.7 Dimensionering en indeling van de wegen

De Handelsweg (oost) heeft een asfaltverharding een breedte van ca 7,30 meter, is voorzien van onderbroken kantmarkering en er is sprake van een doorgetrokken dubbele aslijn.

De Transportweg heeft een asfaltverharding een breedte van ca 7,20 meter, en is niet voorzien van markering met uitzondering van de aansluiting op de kruising met de Handelsweg.

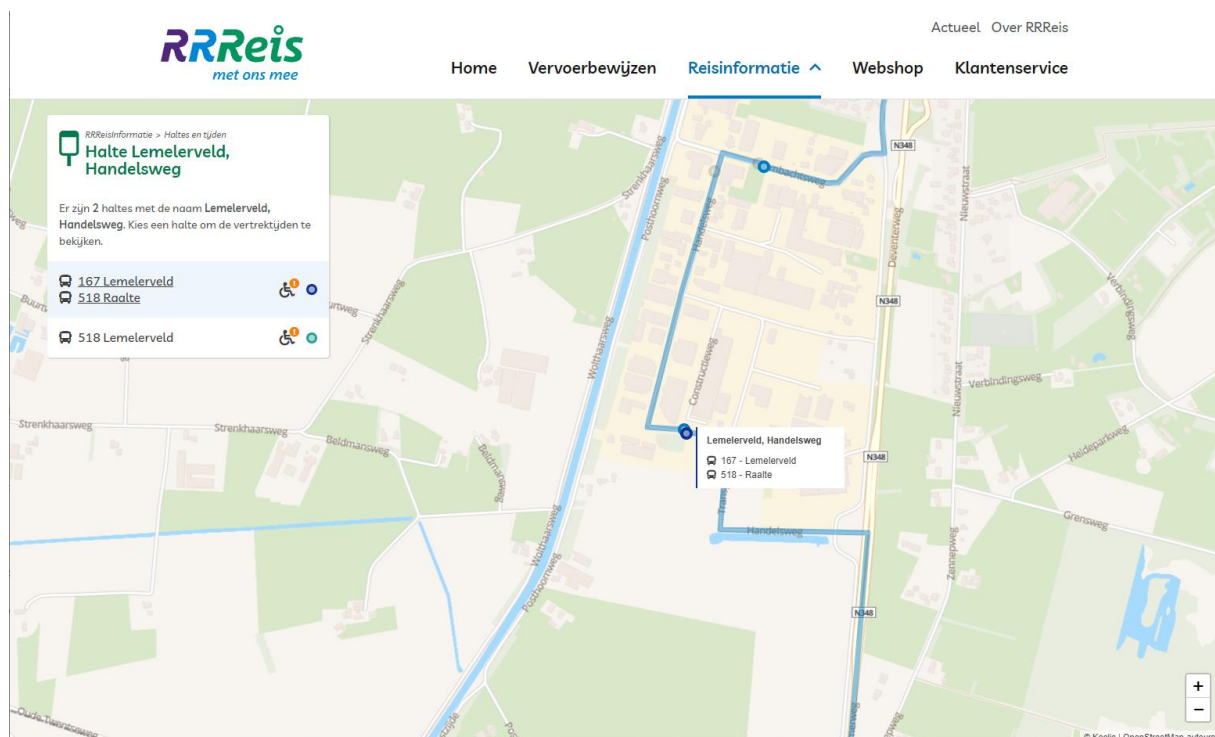
De Handelsweg (west) heeft een asfaltverharding, t een breedte van ca 7,20 meter, en is niet voorzien van markering met uitzondering van de aansluiting op de kruising met de Handelsweg.

Geen van de bovengenoemde wegen zijn voorzien van voorzieningen voor voetgangers en fietsers.

2.1.8 Bereikbaarheid actief en openbaar vervoer

Voor fietsers en voetgangers is het bestaande terrein rond de aansluiting van de uitbreiding te bereiken. Echter is er geen sprake van separate voorzieningen voor het langzaam verkeer.

Via de route Handelsweg – Transportweg loopt er een buslijn met een halte aan de Handelsweg (lijn 518 en 167), zie figuur 2.9.



Figuur 2.9 : de openbaar vervoer verbindingen met halte Handelsweg. (bron: RRRreis)

3 Uitgangspunten voor het onderzoek

3.1 Gehanteerde uitgangspunten voor het verkeersonderzoek

Het verkeersonderzoek is uitgevoerd op basis van een aantal uitgangspunten. De uitgangspunten zijn gegenereerd vanuit vigerend beleid, landelijke richtlijnen en wat door de opdrachtgever is aangeleverd voor wat betreft de ontwikkellocatie. Daarnaast gelden er een aantal specifieke verkeerskundige uitgangspunten.

Algemene uitgangspunten:

- GVVP Gemeente Dalfsen 2016-2026
- DO 't Febriek zuid II; Sweco
- Verkeerskundige uitgangspunten 2-9-2021 (zoveel als mogelijk aansluitend op bestaand bedrijventerrein):
 - *Maximum snelheid 50km/u*
 - *Wegen 7.00 meter breed, uitvoering asfalt*
 - *Menging gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsverkeer*
 - *Voetgangersvoorziening in de groenstroken*
 - *Er worden geen parkeer- of wachtstroken aangebracht*
 - *Parkeren op eigen terrein (laden en lossen vanaf de rijbaan mogelijk)*
 - *Geen OV voorziening (bushalte)*
 - *Minimaal twee ontsluitingen voor hulpdiensten*
 - *De wegen van de ontwikkeling zijn LZV-proof*
 - *Vanwege de ontwikkeling (extra) sluip(vracht)verkeer richting Raalte voorkomen.*

3.2 Autonome ontwikkeling

Voor wat betreft het planjaar wordt uitgegaan van 2022. In verband met de milieuonderzoeken wordt rekening gehouden met het genoemde planjaar + 10 jaren, in dit geval 2032. Voor wat betreft de groei van het verkeer in de komende 10 jaren wordt er rekening gehouden met een ingeschatte groei van 2% per jaar.

4 Ontwikkellocatie 't Febriek Zuid II

4.1 Verkeersbewegingen en routing in de plansituatie

4.1.1 Totaal aantal bewegingen plansituatie

Op basis van het ruimtelijk programma (zie Hoofdstuk 3 'Uitgangspunten') kan worden bepaald hoe veel verkeer er per dag van en naar het gebied zal rijden. Ofwel, hoe veel verkeer deze nieuwe ontwikkeling zal gaan genereren. De verkeersgeneratie van de planontwikkeling is bepaald met behulp van de verkeersgeneratiekencijfers van het CROW (CROW-publicatie 381). In het geval van de ontwikkeling 't Febriek II is er sprake van 'Werkgebieden'. Als over een gebied met de functie 'werken' geen bedrijfsspecifieke informatie voorhanden is, kan toch een globale berekening van de verkeersgeneratie op etmaalniveau worden gemaakt. Hoewel gedetailleerde gegevens ontbreken, is meestal wel bekend om wat voor type werkgebied (werkmilieutype) het gaat. In het geval van 't Febriek II wordt deze verdeling toegepast:

- Distributiepark (cat. III): 20%
- Gemengd terrein (cat. I): 80%

Er is sprake van een netto uitgeefbaar terrein van 5,7ha, dit levert aan de hand van bovenstaande verdeling deze netto oppervlakten op:

- Distributiepark (cat. III): 1,14ha
- Gemengd terrein (cat. I): 4,56ha

In onderstaande tabel, figuur 4.1, worden de aantallen vervoersbewegingen weergegeven, per netto ha bedrijventerrein per weekdagemaal, naar werkmilieutype en vervoerswijze.

Type werkmilieu	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
I Gemengd terrein	128	30	158
II Hoogwaardig bedrijvenpark	174	34	208
III Distributieterrein	135	35	170
IV Zwaar industrieterrein	59	14	73
V Zeehaventerrein	23	7	30

Figuur 4.1.: tabel met het aantal vervoersbewegingen per netto ha bedrijventerrein per weekdagemaal, naar werkmilieutype en vervoerswijze (bron: CROW)

De ontwikkeling genereert het volgende aan verkeer (tabel 4.1):

Type werkmilieu/aantal ha	Personenauto's	Vrachtauto's	Totaal
Gemengd terrein/4,56ha	584	137	721
Distributiepark/1,14ha	154	40	194
TOTALEN	738	177	915

Tabel 4.1.: berekende verkeersgeneratie per etmaal op weekdagniveau op basis van ruimtelijk programma.

4.1.2 Totaal aantal bewegingen per route

De uitbreiding wordt aangesloten op de kruising Handelsweg-Transportweg. Voor wat betreft de verdeling (gebruik) door het verkeer wat door de ontwikkeling gegenereerd wordt geldt onderstaande verdeling in percentages (figuur 4.2):



Figuur 4.2. : de verdeling van het verkeer door de ontwikkeling gegeneerd (bron: Cyclomedia)

Wanneer bovenstaande verdeling wordt aangehouden dan resulteert dit in de volgende aantallen per wegvak (figuur 4.3):



Figuur 4.3. : de aantallen van het verkeer per wegvak door de ontwikkeling gegeneerd (bron: Cyclomedia)

4.1.3 Prognose / autonoom

Voor wat betreft de prognose wordt onderscheid gemaakt in twee kruisingen:

- Handelsweg-Transportweg-Nieuw Aansluiting
- Handelsweg-N348

Bij de kruisingen zal er sprake zijn van een verdeling van de verkeersgeneratie gelijk aan de verdeling volgens figuur 4.2.

Wanneer deze verdeling wordt aangehouden dan levert dit de volgende resultaten op per wegvak, op etmaal weekdagniveau (tabel 4.2, rekening gehouden met 2% groei per jaar):

Wegvak	Lichtverkeer			Vrachtverkeer			Totaal
	telling	generatie	2032	telling	generatie	2032	
Nieuwe Aansluiting	-	738	900	-	177	216	1116
Transportweg	732	74	982	207	4	257	1239
Handelsweg oost	1437	590	2471	339	165	614	3085
Handelsweg west	672	74	909	168	4	209	1118
N348 noord	5982	295	7652	1571	82	2015	9667
N348 zuid	7179	295	9111	1662	82	2126	11237

Tabel 4.2.: Prognose resultaten 2032 op wegvakniveau inclusief de ontwikkeling, vrachtverkeer is een totaal van middelzwaar en zwaar verkeer

In onderstaand figuur (4.4) zijn de getallen per wegvak uit tabel 4.2 opgenomen:



Figuur 4.4 : de huidige, nieuwe en totaal aantallen over 10 jaar van het verkeer, per wegvak (bron: Cyclomedia)

Dag/Avond/Nacht

Wanneer gekeken wordt naar de verdeling d/a/n (dag/avond/nacht) dan kunnen de volgende percentages worden aangehouden, gemiddeld aan de hand van de uitgevoerde tellingen:

- Dag (07:00-19:00uur): 78,5%
- Avond (19:00-23:00uur): 9,5%
- Nacht (23:00-07:00uur): 12,0%

4.2 Parkeren

Voor wat betreft het parkeren geldt in beginsel dat dit plaatsvindt op eigen terrein. Er worden geen parkeervoorzieningen aangebracht in de openbare ruimte voor zowel personenauto's als vrachtverkeer. Eventueel laden en lossen vanaf de openbare weg is toegestaan mits er geen uitritten of wegen geblokkeerd worden. Het bestaande parkeerverbod wordt uitgebreid.

4.3 Bereikbaarheid actief en openbaar vervoer

4.3.1 Lopen

Voor de voetgangers is de ontwikkeling bereikbaar en worden binnen de uitbreiding looppaden aangebracht. Daarnaast wordt er onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van voetgangersvoorzieningen binnen het bestaande bedrijventerrein.

4.3.2 Fietsen en bromfietsen

Voor fietsers en bromfietzers is de ontwikkeling vanuit diverse richtingen goed bereikbaar. In de huidige situatie is het voor fietsers en bromfietzers toegestaan om de rijbaan van de Handelsweg (oost) te gebruiken. Dit is een wegvak met een maximum snelheid van 80km/u. Met deze snelheid is menging met fietsers en bromfietzers niet gewenst. Voorgesteld wordt om een verbinding te maken tussen de Achterkampweg (parallelweg van de N348) en de uitbreiding van het bedrijventerrein, zie figuur 4.5. Eventueel kan dit gecombineerd worden met bijvoorbeeld een calamiteiten ontsluiting.



Figuur 4.5 : de voorgestelde ontsluiting voor (brom)fietsers (bron: Cyclomedia)

Gelijk aan de bestaande situatie is er bij de uitbreiding geen sprake van vrijliggende fietsvoorzieningen. Het GVVP van de Gemeente Dalfsen geeft aan dat er voor bedrijventerreinen sprake is van maatwerk voor de specifieke situaties, dus geen sprake van een vastgestelde standaard.

4.3.3 Openbaar vervoer

Op het bestaande bedrijventerrein is een bushalte gesitueerd, zie paragraaf 2.1.7. Er zijn geen voornemens om op het nieuw te ontwikkelen terrein een bushaltevoorziening aan te leggen. Eventuele bezoekers of werknemers zijn aangewezen op de bestaande voorzieningen die op loopafstand liggen.

4.4 Verkeersafwikkeling

Op basis van de prognose uit paragraaf 4.1.3. zijn er berekeningen uitgevoerd met behulp van verkeerskundige software (Capacito). De berekeningen gaven acceptabele tot goede waarden aan voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Dit betreft de kruising Handelsweg-Transportweg. Voor de kruising N348-Handesweg (kruising met VRI) zijn geen berekeningen uitgevoerd. Aangenomen wordt dat er voldoende restcapaciteit aanwezig is om de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling te kunnen verwerken.

5 Toetsing en conclusies

5.1 Ontsluiting van het gebied

Met de komst van de uitbreiding wordt de huidige verkeersstructuur gehandhaafd. De ontwikkeling wordt op de kruising Handelsweg-Transportweg aangesloten. De Handelsweg is verbonden met de N348, die volgens het GVVP van de Gemeente Dalfsen kan worden aangemerkt als een regionale stroomweg. De ontwikkeling is op een goede manier ontsloten.

5.2 Dimensionering

De bestaande omliggende wegen zijn ruim gedimensioneerd. Zowel in de huidige als in de situatie met de uitbreiding van het bedrijventerrein zijn de wegen voldoende gedimensioneerd. De nieuw aan te leggen wegen binnen de ontwikkeling worden 7.00 meter breed aangelegd. Dit is ruim voldoende om tegemoetkomend vrachtverkeer elkaar te laten passeren. Wel dient er aandacht geschonken te worden aan de bochten die in de wegenstructuur voorkomen. De dimensionering dient zo te zijn dat ook in bochten vrachtverkeer elkaar ongestoord kan passeren (bochtverbreding). Het terrein dient LZV-proof te zijn (LZV=Lange Zware Vrachtvoertuigen).

5.3 Intensiteit gemotoriseerd verkeer

Voor de situatie over 10 jaar na realisatie van de ontwikkeling zijn de verwachte verkeersbewegingen bepaald (de prognose). De intensiteiten passen bij de beoogde functies van de betreffende wegen, er worden geen grenswaarden overschreden die aanpassing van de wegen op basis van intensiteit vragen.

5.4 Verkeersafwikkeling

Naar aanleiding van berekeningen met verkeerskundige software is de verkeersafwikkeling van de kruising Handelsweg-Transportweg acceptabel tot goed te noemen. In beginsel kan de kruising als een gelijkwaardige kruising worden uitgevoerd (gelijk aan de huidige situatie en hetgeen de gemeente Dalfsen toepast op bedrijventerreinen binnen de gemeente). Aangenomen wordt dat de kruising N348-Handelsweg (voorzien van VRI) voldoende restcapaciteit heeft om de toename eenvoudig te kunnen verwerken.

5.5 Fietsverkeer, bromfietsverkeer en verkeersveiligheid

Bromfietsverkeer maakt binnen de bebouwde kom in principe gebruik van de rijbaan (bromfietsers op de rijbaan principe). In de huidige situatie is het mogelijk voor fietsers en bromfietsers om gebruik te maken van de Handelsweg tussen de Transportweg en de N348. Er is hier sprake van een maximum snelheid van 80km/u. Gemengd verkeer is ongewenst, en daarom wordt voorgesteld om een verbod voor (brom)fietsers in te stellen. Voor de bereikbaarheid vanaf de Achterkampweg (parallelweg van de N348) dient er een doorsteek te zijn om vanaf de oostzijde de ontwikkeling te ontsluiten. Eventueel kan dit gecombineerd worden met een 2^e ontsluiting voor hulpdiensten.

Fietsverkeer maakt ondanks de maximum snelheid van 50km/u gebruik van de rijbaan. In de huidige situatie is dit ook het geval. De gemeente Dalfsen brengt in principe op bedrijventerreinen geen speciale fietsvoorzieningen aan. Uit ervaring blijkt dat geen problemen oplevert, en door een eenduidig beeld te gebruiken is er sprake van herkenbaarheid en weten de weggebruikers wat van hen verwacht wordt.

Voor wat betreft de inrichting dient het ontwerp van de ontwikkeling te voldoen aan de richtlijnen van CROW. Er dient specifieke aandacht te zijn voor zicht. Op het nieuwe bedrijventerrein is er sprake van vele inritten in combinatie met groene bermen waar ook bomen geplant worden. Er moet rekening gehouden worden met voldoende zicht (zichtdriehoeken toepassen) mede ten gunste van de veiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Opritte dienen qua dimensionering op het dagelijks gebruik afgestemd te zijn.

Specifieke aandacht wordt gevraagd voor de oversteekplaatsen voor langzaam verkeer. De oversteekplaatsen dienen zo gekozen te worden dat ze geen ongewenst gedrag uitlokken en dat ze gekoppeld worden aan een kruising (met meer aandacht en snelheidsbeheersing). Er worden geen

zebrapaden of iets dergelijks aangebracht, de voetganger verleent voorrang aan het overige verkeer. Het fietsverkeer 'lift mee' met het gemotoriseerd verkeer.

Voorkomen moet worden dat door de ontwikkeling er extra sluip(vracht) verkeer ontstaat via de route Weerdhuisweg-Lemelerveldseweg vice versa. In de huidige situatie speelt dit probleem al en dit moet niet vermeerderd worden. Het voorkomen hiervan kan op verschillende manieren uitgevoerd worden: communicatie met de betrokken partijen (afspraken), aantrekkelijker maken van de hoofdwegenstructuur (bijvoorbeeld de aansluiting N348 op de N35 wat gepland is), of maatregelen in het gebied zoals verboden voor bepaalde voertuigsoorten.

5.6 Parkeren

Het parkeren voor en bij de bedrijven vindt plaats op eigen terrein. Eventueel kan laden en lossen vanaf de rijbaan plaatsvinden. De bestaande parkeerverbodzone wordt ter plekke van de ontwikkeling uitgebreid.

5.7 Bereikbaarheid actief en openbaar vervoer

De bereikbaarheid voor wat betreft fietsers en voetgangers is goed in de vorm van directe en voldoende verbindingen en aansluitingen. Voor voetgangers wordt onderzoek gedaan naar voetpaden langs de relevante wegen van het bestaande bedrijventerrein. Dit geldt met name voor voetgangers die gebruik maken van het openbaar vervoer, en gebruik dienen te maken van de bestaande halte aan de Handelsweg.

5.8 Bereikbaarheid hulpdiensten

Het plan voorziet in minimaal twee ontsluitingen voor hulpdiensten, dit is wat minimaal aanwezig moet zijn. Eventueel kan er een 3^e ontsluiting gemaakt worden in combinatie met een ontsluiting voor fietsers vanaf de Achterkampweg.

5.9 Overall conclusie

In het algemeen kan gesteld worden dat de ontwikkeling verkeerskundig geen nadelige effecten met zich meebrengt op gebied van bereikbaarheid en veiligheid.

