

Verkeersmaatregelen Oosterdalfsen Noord

Verkeersafwikkeling en veiligheid

-definitief-



Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door
D1.0	17-07-2023	Definitief	E. Schreuder	H. Wolf
D2.0	18-07-2023	Rectificatie bermvoorziening	H. Wolf	H. Wolf
D3.0	29-09-2023	Diverse aanpassingen/aanvullingen	E. Schreuder	H. Wolf

Sweco Nederland B.V. Handelsregister 30129769
Onderwerp Verkeersmaatregelen
 Oosterdalfsen Noord
Projectnummer 51001956
Klant Gemeente Dalfsen
Auteur Erik Schreuder
Gecontroleerd door Henrie Wolf
Datum 29-09-2023
Versie D3.0
Vrijgegeven door Henrie Wolf
Document referentie NL23-648800269-55324 -D3.0.docm

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Doel en resultaat	6
2	Huidige situatie	7
2.1	Algemeen	7
2.1.1	Haersolteweg	7
2.1.2	Gerner Es.....	7
2.1.3	Oosterdalfsersteeg 'midden'	8
2.1.4	Oosterdalfsersteeg 'zuid'	8
2.1.5	Oosterdalfsersteeg 'noord'	9
2.1.6	Hofmanssteeg.....	9
2.1.7	Aansluiting Haersolteweg – Koesteeg	10
2.1.8	Aansluiting Gerner Es – Koesteeg.....	10
3	Uitgangspunten uitwerking	12
3.1	Algemeen	12
3.2	Vanuit het verkeersonderzoek 2022	12
3.2.1	Hoofdontsluiting en verkeerskundige kenmerken.....	12
3.2.2	Stedenbouwkundig plan	13
3.2.3	Dimensioneringskader 2022	13
3.3	Duurzaam Veilig – CROW Richtlijnen.....	14
3.4	STO(M)P principe	15
3.5	Dimensioneringskader 2023	16
3.6	'Bomensparend ontwerpen'	18
3.7	Materialisering.....	18
4	Ontsluitingsstructuur.....	21
4.1	Wegencategorisering	21
4.2	Ontsluiting Oosterdalfsen Noord	21
5	Ontwerp	26
5.1	Inleiding	26
5.2	Wegvakken.....	26
5.2.1	Haersolteweg	26
5.2.2	Oosterdalfsersteeg 'midden'	35
5.2.3	Gerner Es.....	37
5.2.4	Oosterdalfsersteeg 'zuid'	44
5.2.5	Oosterdalfsersteeg 'noord'	48
5.2.6	Hofmanssteeg.....	49
5.3	Kruisingen en aansluitingen	49
5.3.1	Gelijkwaardige kruisingen en snelheidsremmende maatregelen	49
5.3.2	Uitritten.....	50
5.3.3	Aansluiting fietsstraat 'west' en 'oost'	50
6	Verkeersafwikkeling.....	52
6.1	Algemeen	52
6.2	Wegvakken en hun capaciteit	52
6.3	Kruispunten	52
6.3.1	Koesteeg – Haersolteweg.....	52
6.3.2	Koesteeg – Gerner Es	53

6.3.3	Koesteeg – Hessenweg (parallelweg)	54
6.3.4	Oosterdalfsersteeg ‘zuid’ – Welsummerweg	55
6.4	Oversteekbaarheid Koesteeg – Rondweg	55
7	Samenvatting (conclusie)	56
7.1	Beschouwing	56
7.2	Conclusie.....	57

Bijlage 1 – Verkeersonderzoek Oosterdalfsen Noord, Sweco, 6 juli 2022

Bijlage 2 – Ontwerp VO (totaal)

Bijlage 3 – Visualisaties

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het woonuitbreidingsgebied 'Oosterdalfsen Noord' is gelegen aan de noordoostzijde van de kern van Dalfsen. Het is het vervolg op het woonuitbreidingsgebied Oosterdalfsen 1^e fase (zuid), voor de ligging zie figuur 1. De Gerner Es vormt de scheiding tussen de bestaande woonwijk Oosterdalfsen en de nieuwe woonwijk Oosterdalfsen Noord. Het betreft in totaal een uitbreiding met circa 365 woningen.



Figuur 1 Ligging Oosterdalfsen Noord

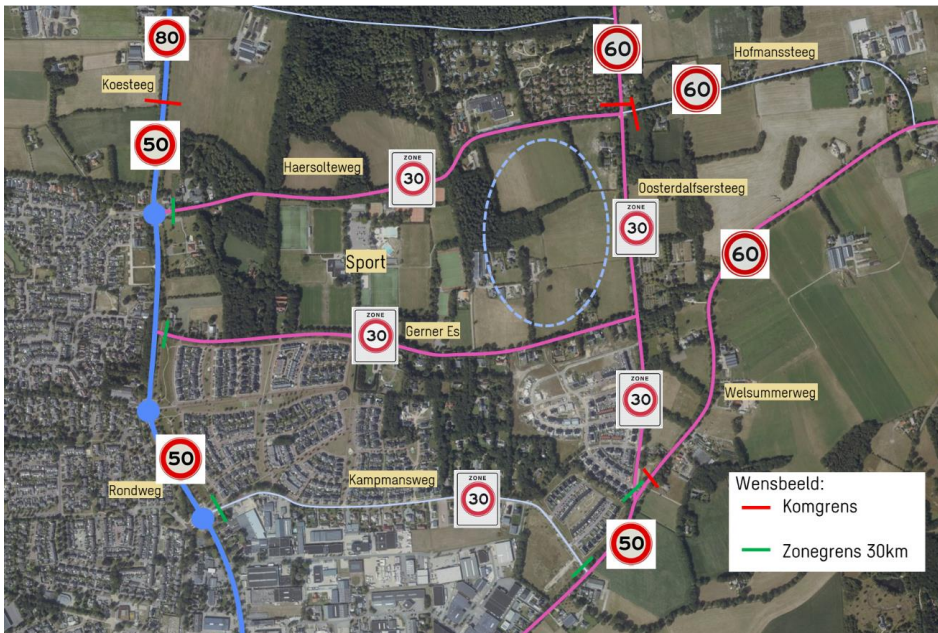
Ten behoeve van de ontwikkeling is in 2022 een verkeersonderzoek¹ uitgevoerd (zie bijlage 1). Dit verkeersonderzoek had als doel om de effecten van de ontwikkeling op de mobiliteit in en om het gebied inzichtelijk te maken, en om de kaders voor de uitwerking van het vervolg (ontwerp) in beeld te brengen.

In het kader van het vervolg is er een studie uitgevoerd naar de gewenste verkeersmaatregelen om de afwikkeling van het verkeer te waarborgen en de noodzakelijke aandacht te schenken aan de verkeersveiligheid.

¹ Verkeersonderzoek Oosterdalfsen Noord, Sweco, 6 juli 2022, zie bijlage 1

1.2 Doel en resultaat

Het doel van de studie is het bepalen van de maatregelen op het gebied van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Er zijn voor de verschillende wegen in en om het gebied verkeersontwerpen gemaakt. Aan de hand van de ontwerpen wordt vervolgens de omliggende infrastructuur ingericht. Het resultaat is een goed en veilig bereikbaar Oosterdalfsen Noord en omgeving, zie figuur 2.



Figuur 2 Nieuwe verkeerssituatie Oosterdalfsen Noord

2 Huidige situatie

2.1 Algemeen

Om een goed beeld te verkrijgen van de huidige situatie, wordt deze in dit rapport eerst beschreven. Aan de hand van enkele foto's van de huidige situatie kan er een beter beeld verkregen worden van de nieuwe situatie, zoals in hoofdstuk 5 beschreven wordt.

2.1.1 Haersolteweg

De Haersolteweg ligt voor een groot deel buiten de bebouwde kom (60 km). Aan de Haersolteweg bevindt zich een aantal functies, zoals Sportpark Gerner en een aantal recreatie- en ontspanningsmogelijkheden (zwembad, horeca en vakantiepark). Voor een deel is deze weg verhard in de vorm van klinkers en voor een deel uitgevoerd in asfalt (de scheiding ligt bij de Koekoeksteeg).

Op het laatste gedeelte binnen de bebouwde kom (ter hoogte van huisnr. 4) is over een lengte van circa 40 m een versmalling aanwezig. De rijbaan is in de versmalling circa 3.20 m breed. Een 2^e versmalling ligt ter hoogte van de ingang naar het sportpark. Het wegprofiel is ook hier circa 3.20 m breed en de versmalling is circa 20 m lang. Over het algemeen is de verharding circa 4.50 m breed, en is op een aantal plekken voorzien van overrijdbare grasbetonstenen om meer passeermogelijkheden te bieden. Er zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig.



Figuur 3 Huidige Haersolteweg (bron: Cyclomedia)

2.1.2 Gerner Es

De Gerner Es ligt binnen de bebouwde kom binnen de 30 km-zone en heeft een landelijk karakter. Aan de Gerner Es wordt (landelijk) gewoond in de vorm van grote kavels. Ook wordt het onderkomen van de hockeyclub ontsloten op de Gerner Es. Voor het grootste gedeelte is de Gerner Es verhard in de vorm van asfalt, het oostelijk gedeelte richting de Oosterdalfsersteeg heeft een klinkerverharding. Vanaf de kruising met de Koekoeksteeg is het profiel richting de Oosterdalfsersteeg smaller, namelijk circa 3.25 meter. Het brede gedeelte is circa 5.00 m breed en voorzien van rode fietssuggestiestroken.

Op de Gerner Es ligt, ten zuiden van het sportpark, een belangrijke fiets-oversteek. De fietsers worden in de voorrang afgewikkeld in een 30 km-zone. De oversteek ligt in één van de hoofdfietsroutes van Dalfsen, is overzichtelijk en wordt door attentie verhogend meubilair gemarkeerd.



Figuur 4 Huidige Gerner Es (bron: Cyclomedia)

2.1.3 Oosterdalfsersteeg 'midden'

De Oosterdalfsersteeg 'midden' (het gedeelte tussen de Haersolteweg en de Gerner Es) ligt ter hoogte van het plangebied buiten de bebouwde kom (60 km). In zuidelijke richting ligt het binnen de kom en binnen de 30 km-zone. De begraafplaats 'Welsum' is aan de Oosterdalfsersteeg gelegen, evenals een enkele boerderij. De Oosterdalfsersteeg is geheel verhard in de vorm van asfalt, is circa 3.60 m breed en voorzien van een verbreding met grasbetonstenen aan beide zijden.



Figuur 5 Huidige Oosterdalfsersteeg 'midden' (bron: Cyclomedia)

2.1.4 Oosterdalfsersteeg 'zuid'

De Oosterdalfsersteeg 'zuid' (het gedeelte tussen de Gerner Es en de Welsummerweg) ligt ten zuiden het plangebied binnen de bebouwde kom (30 km).

Dit gedeelte van de Oosterdalfsersteeg ligt ten oosten van het woon-/uitbreidingsgebied Oosterdalfsen fase 1, en vormt daarvoor de ontsluiting. De huidige weg heeft een klinkerverharding van circa 4.00 m breed, zonder bermvoorzieningen. Dicht op de weg staan grote en waardevolle bomen.



Figuur 6 Huidige Oosterdalfsersteeg 'zuid' (bron: Cyclomedia)

2.1.5 Oosterdalfsersteeg 'noord'

De Oosterdalfsersteeg 'noord' (het gedeelte tussen de Haersolteweg en de Hessenweg – parallelweg) ligt ten noorden het plangebied buiten de bebouwde kom (60 km). Dit gedeelte van de Oosterdalfsersteeg sluit aan op de parallelweg van de Hessenweg (N340). Er is op deze plek geen directe aansluiting op de Hessenweg, daarom moet de parallelweg vandaar in westelijke of oostelijke richting worden gevolgd. De huidige weg is een asfaltverharding van circa 3.60 m breed, zonder bermvoorzieningen.



Figuur 7 Huidige Oosterdalfsersteeg 'noord' (bron: Cyclomedia)

2.1.6 Hofmanssteeg

De Hofmanssteeg is gelegen aan de noordoostzijde van het plangebied Oosterdalfsen Noord. De Hofmanssteeg heeft een belangrijke ontsluitende functie voor Kinderdagverblijf 'De Kleine Kornuiten' aan de Hofmanssteeg nr. 7. De Hofmanssteeg ligt buiten de bebouwde kom (60 km), heeft een asfaltverharding van circa 3.10 m breed en is aan beide zijden voorzien van een rij grasbetonstenen.



Figuur 8 Huidige Hofmanssteeg (bron: Cyclomedia)

2.1.7 Aansluiting Haersolteweg – Koesteeg

De huidige aansluiting is in de vorm van een rotonde en zijn er geen afwikkelingsproblemen.



Figuur 9 Huidige aansluiting Haersolteweg – Koesteeg (bron: Cyclomedia)

2.1.8 Aansluiting Gerner Es – Koesteeg

In de huidige situatie is deze aansluiting een T-kruising. Het verkeer vanuit de Gerner Es moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Koesteeg, en ook aan het kruisend fietsverkeer dat van het fietspad langs de Koesteeg gebruik maakt. Het is bekend dat op sommige drukke momenten de verkeersafwikkeling vertraagd is, maar dat dit tot op heden niet leidt tot grote afwikkelingsproblemen.



Figuur 10 Huidige aansluiting Haersolteweg – Koesteeg (bron: Cyclomedia)

3 Uitgangspunten uitwerking

3.1 Algemeen

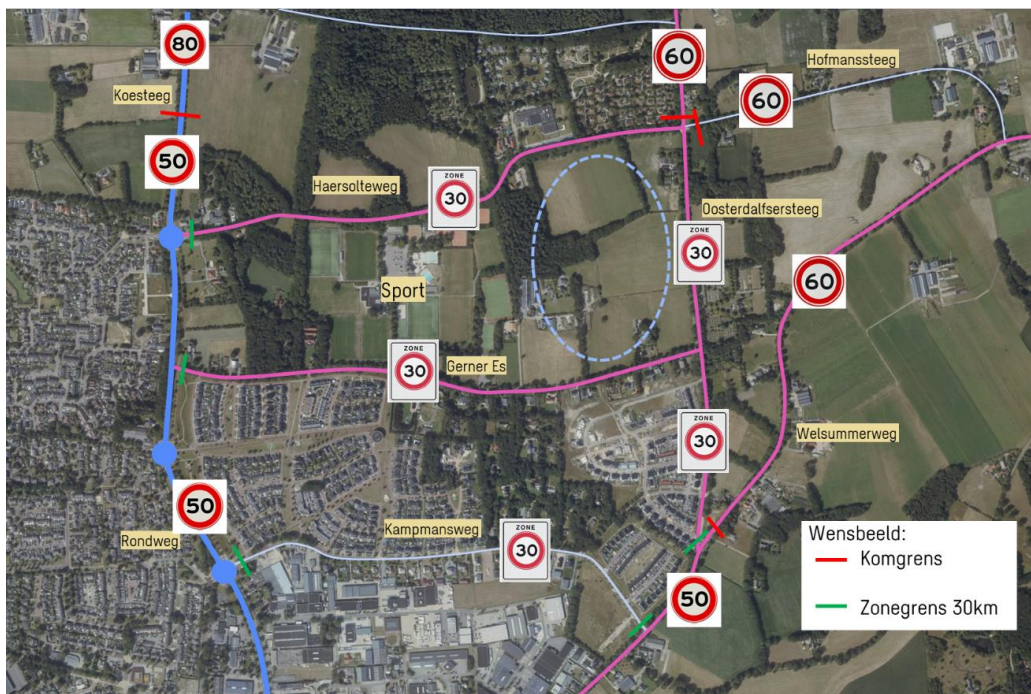
De uitwerking en ontwikkeling van de verkeersmaatregelen is voor een groot deel gebaseerd op generieke uitgangspunten. Dat wil zeggen dat er vanuit een soort 'standaard Programma van Eisen' wordt gewerkt om tot verantwoorde ontwerpen en uitwerkingen te komen. In dit hoofdstuk worden de uiteenlopende uitgangspunten benoemd.

3.2 Vanuit het verkeersonderzoek 2022

Het hoofdkader vormt het verkeersonderzoek uit 2022. Binnen dit onderzoek is al aandacht besteed aan de toekomstige verkeersintensiteiten van de omliggende wegen van de planontwikkeling. Deze verkeerscijfers vormen het uitgangspunt voor het ontwerp van de omliggende wegen. Hiermee is de basis gelegd voor de vormgeving/inrichting van deze wegen.

3.2.1 Hoofdontsluiting en verkeerskundige kenmerken

Ten behoeve van de ontsluiting van het plangebied worden geen nieuwe wegen aangelegd. Uitgangspunt is dat het deel van de Haersolteweg en Oosterdalfsersteeg dat nu buiten de bebouwde kom ligt, straks binnen de bebouwde kom komt te liggen. Zo komen alle wegen binnen het 30 km-regime. Zie figuur 11.

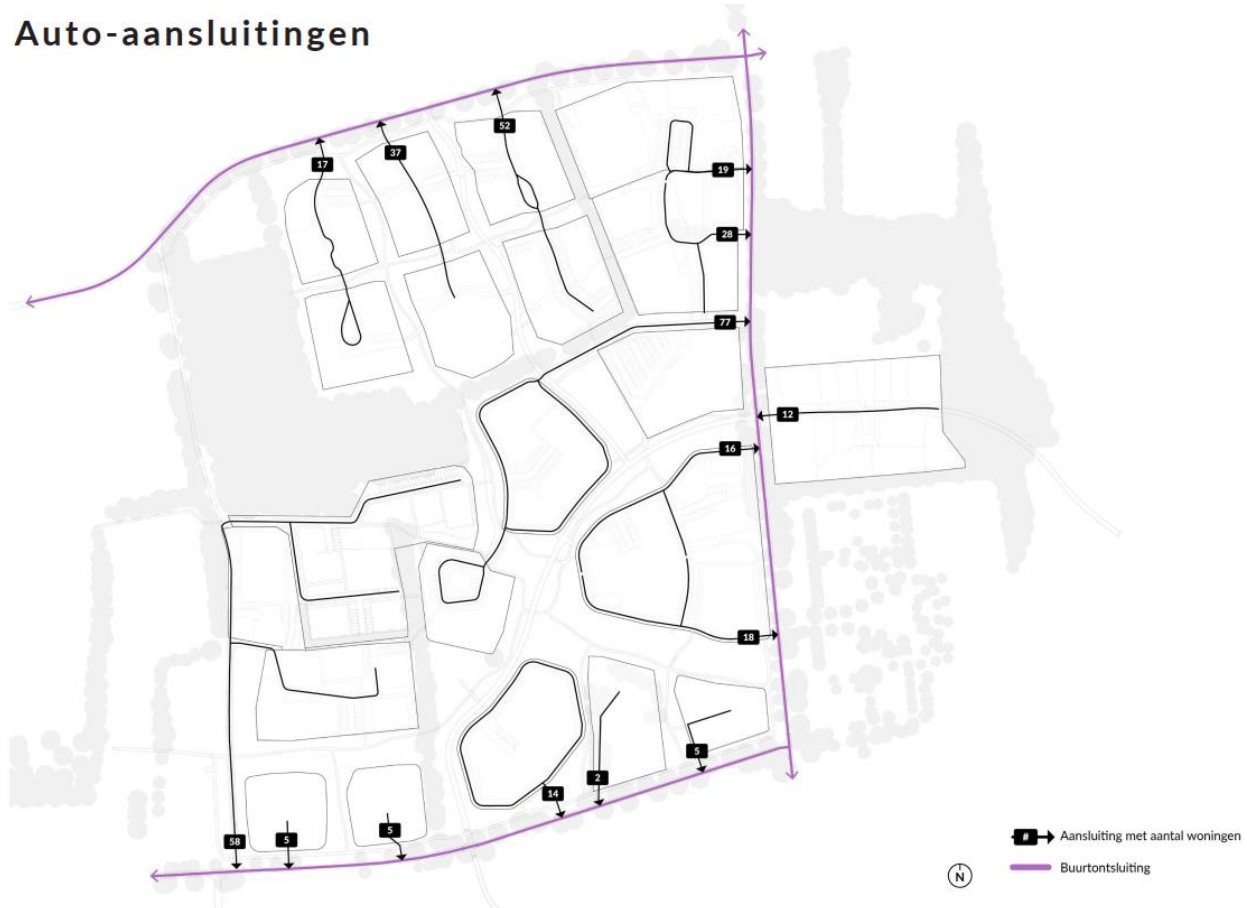


Figuur 11 Verkeersstructuur en verkeerskundige kenmerken (structuur en snelheid)

3.2.2 Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan is zodanig opgezet dat het woongebied Oosterdalfsen Noord meerdere ontsluitingen krijgt op de omliggende wegen (figuur 12).

Auto-aansluitingen



Figuur 12 Aansluitingen plangebied op de omliggende wegen
(bron: bureau MAAN)

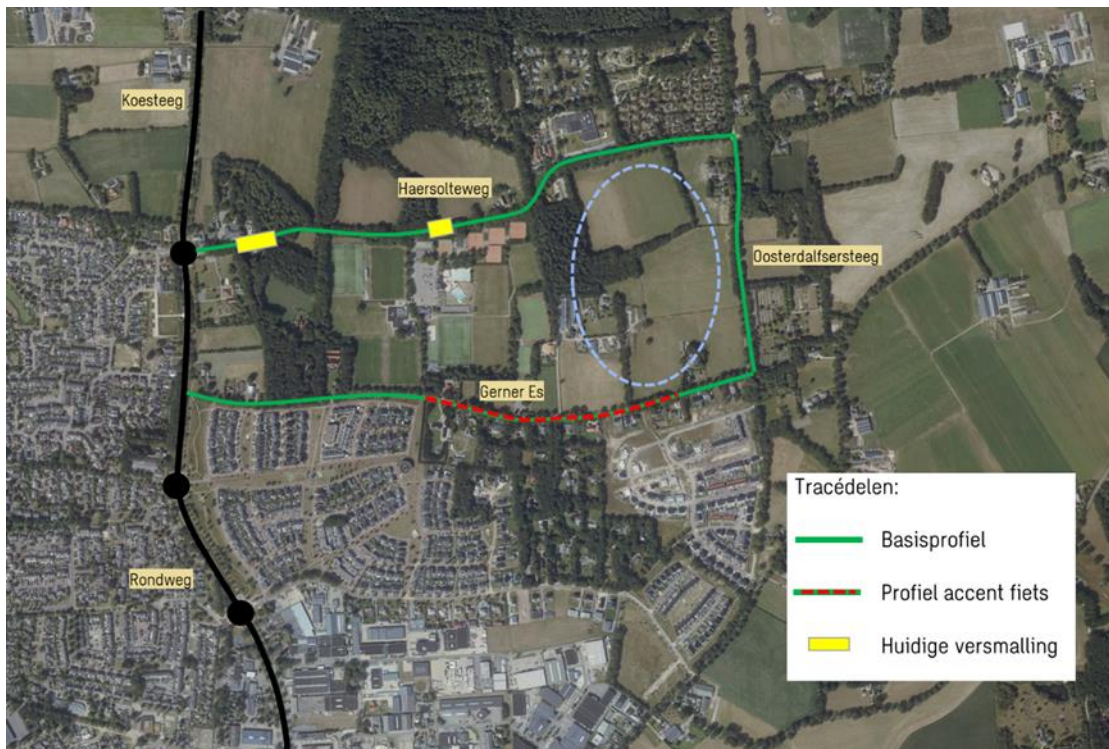
De diverse aansluitingen van deze planontwikkeling zijn integraal opgenomen in het ontwerp. De voorliggende studie gaat niet in op het ontwerp en de profielen van de planontwikkeling zelf.

3.2.3 Dimensioneringskader 2022

Door meerdere aansluitingen van het plangebied op de omliggende wegen ontstaan er geen afwikkelingsproblemen. Ook de verdeling van het verkeer is gunstig voor de (extra) belasting van de omliggende erftoegangswegen. De verkeersintensiteiten passen binnen de gestelde capaciteit voor dergelijke wegen, mits de wegen volgens de daarvoor geldende richtlijnen en eisen zijn uitgevoerd (mede in combinatie met langzaam verkeer). Dit heeft geleid tot een ontwerp kader voor de volgende wegen:

- Haersolteweg (met de huidige aanwezige versmallingen);
- Oosterdalfsersteeg (deel tussen de Haersolteweg en de Gerner Es);
- Gerner Es.

Er is gekozen voor een 'basisprofiel' en een profiel 'accent fiets'. In figuur 13 staan de voornoemde wegen en basisprofielen weergegeven.



Figuur 13 De verschillende wegen rondom het plangebied

In het algemeen kon volgens het verkeersonderzoek uit 2022 het volgende worden aangehouden (algemeen kader uitvoeringsvorm):

- Breedte woonstraat: 4,80 meter (in principe zonder fietssuggestiestroken).
- Fysieke breedte voor 2 richtingen vracht- en/of landbouwverkeer: 6,00m. (in de vorm van complete verharding of versmalde rijbaan met grasbetonsteen² of toepassing van passeerplaatsen met voldoende breedte, nader uit te werken). Bij verhardingen breder dan 5,50 m kantmarkering of suggestiestroken toepassen voor de visuele versmalling, passeerplaatsen om de circa 300 meter.
- Versmalling éénrichting gemotoriseerd verkeer twee richtingen fietsverkeer: 3,85 meter.
- Fietsstraat algemeen: 4,50 – 4,80 m of vanuit de Ontwerpprincipes Fiets Provincie Overijssel: 3,80 – 5,90 m (afhankelijk van de uitvoeringsvorm en gebruik, met wellicht toepassing van passeerplaatsen wanneer er sprake is van vracht- of landbouwverkeer).

3.3 Duurzaam Veilig – CROW Richtlijnen

Volgens de principes van Duurzaam Veilig moeten de functie, de vormgeving en het gebruik met elkaar in evenwicht zijn. Op die manier wordt een duurzaam

² Voor wat betreft de bermversteving past het niet in beleid dat er 'bermbeton' wordt toegepast bij wegen met deze functie. Dit is té comfortabel en wordt toegepast bij (snelle) fietsroutes in het buitengebied of bij doorgaande buitenwegen zoals de Jagtclusterallee

veilige inrichting gecreëerd. Bij de ontwikkeling van nieuwe wegen kan dit exact volgens de CROW Richtlijnen worden uitgevoerd.

Bij bestaande wegen zal, wanneer de situatie daarom vraagt, zoveel mogelijk tegemoetgekomen moeten worden aan de technische eisen voor het ontwerp. Voor deze voorliggende studie was dit het belangrijkste uitgangspunt.

3.4 STO(M)P principe

Om slimme mobiliteitsoplossingen een integraal onderdeel te laten uitmaken van stedenbouwkundig plannen, moet daarvoor vroeg in het proces aandacht zijn. Met het STOMP ordeningsprincipe zetten we de mens centraal bij de gebiedsontwikkeling (Stappen-Trappen-Openbaarvervoer-Maas³-Privéauto).

Met het STOMP ordeningsprincipe geven we meer prioriteit aan duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer) en minder prioriteit aan minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto). Zo zorgen we voor bereikbare en leefbare gebieden.

STOMP is ingegeven door duurzame mobiliteit en gaat onder andere over:

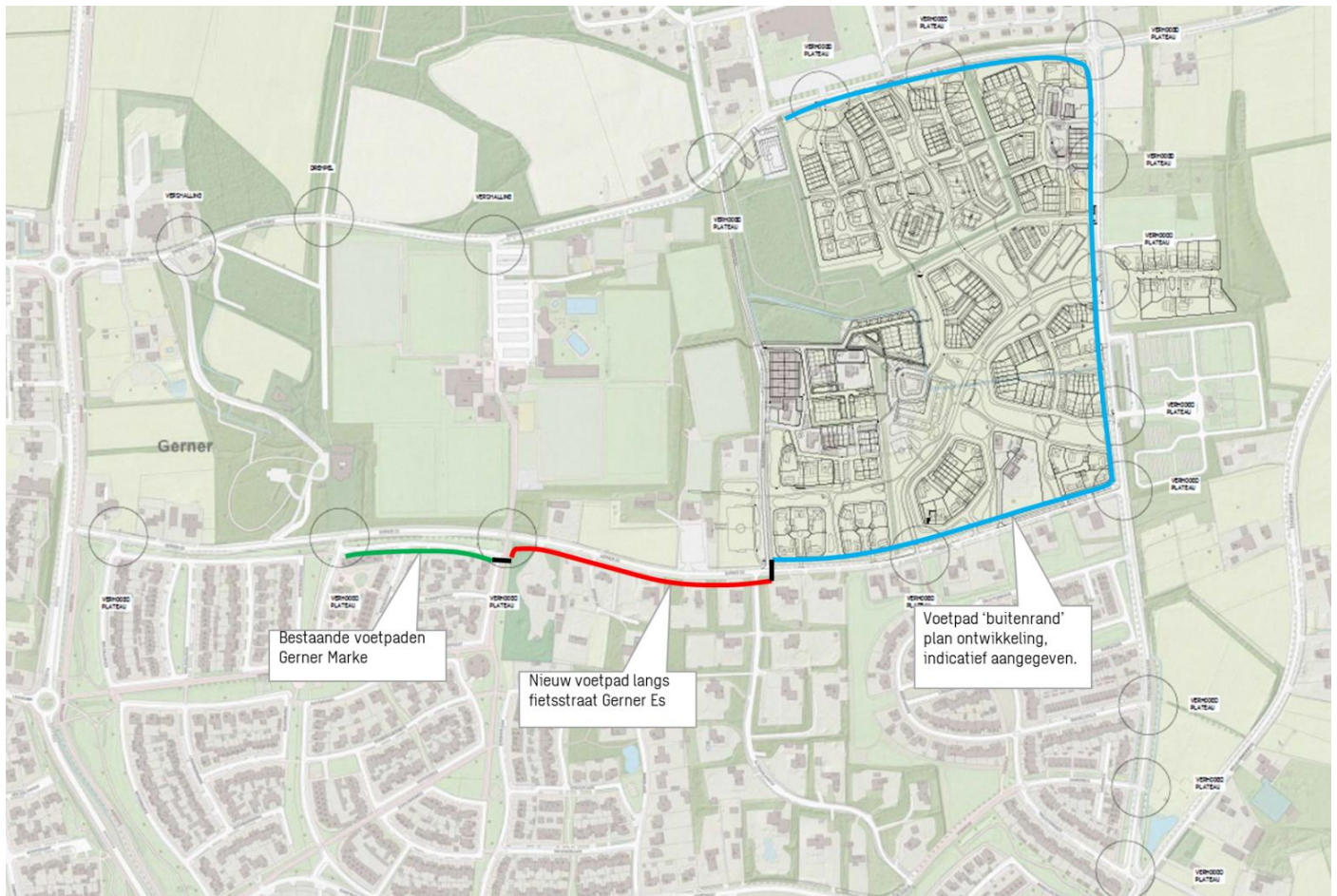
- Korte verplaatsingsafstanden door nabijheid van veelgebruikte voorzieningen en werk.
- Inclusieve, toegankelijke en betaalbare verplaatsingsmogelijkheden door keuzevrijheid in modaliteiten.
- Gezonde verplaatsingen door actief vervoer (lopen en fietsen).
- Schone verplaatsingen door lopen, fietsen en elektrisch (deel)vervoer (inclusief logistiek).
- Verkeers efficiënte verplaatsingen door collectieve opties, zoals openbaar vervoer en deelvervoer.
- Ruimte-efficiënte verplaatsingen door vervoerwijzen die hoogfrequent gebruikt worden en/of weinig (openbare) ruimte innemen.
- Tijdsefficiënte verplaatsingen door reisbewegingen over de dag te spreiden.



Met de inrichting van het plangebied alsook specifiek de fietsroute via de Gerner Es wordt er bijzondere aandacht gegeven aan het langzaamverkeer. Door dit te stimuleren, zal men minder vaak voor de auto te kiezen wanneer het gaat om korte ritten. De fietsstraat Gerner Es en het voetpad langs de Gerner Es zijn daar de voorbeelden van (zie hoofdstuk 5).

Een goede voetgangersstructuur/-verbinding draagt bij aan het STOMP principe. Binnen het plangebied Oosterdalfsen Noord is langs de gehele buitenrand een voetpad aanwezig. Om het wandelen te stimuleren (door meer veiligheid/comfort te bieden), wordt langs de fietsstraat Gerner Es een voetpad gerealiseerd en de voetgangersverbinding met de bestaande omgeving tot stand gebracht, zie onderstaande afbeelding 13a.

³ Bijvoorbeeld deelmobiliteit



Figuur 13a Voetpadenstructuur

Het plan Oosterdalfsen Noord krijgt een voetpad aan de ‘buitenkant’ van het plan (de indicatieve blauwe lijn op onderstaand plaatje). Ook de Gerner Marke heeft een voetpadenstructuur (groene lijn). Met de aanleg van een voetpad langs de nieuwe fietsstraat wordt een verbinding gemaakt tussen ‘blauw en groen’. Bij de zwarte ‘koppellijntjes’ moet worden overgestoken. Deze oplossing draagt bij aan de wensen van bewoners en het levert ook een bijdrage aan het STOMP principe

In de huidige situatie rijdt de buurtbus via de route Gerner Es en Oosterdalfsersteeg. Er zal aan de hand van ‘haltesuggesties’ nader onderzocht worden of er haltes kunnen worden toegevoegd om Oosterdalfsen Noord met OV (beter) te ontsluiten.

3.5 Dimensioneringskader 2023

In paragraaf 3.2.3 is het dimensioneringskader benoemd, zoals in het verkeersonderzoek 2022 is opgenomen. In verband met voortschrijdend inzicht kon het kader verder worden aangescherpt voor de volgende onderdelen:

- Breedte woonstraat, erftoegangsweg ten behoeve van de ontsluiting
 - o er worden geen fietsstroken (meer) toegepast.
 - o er zijn een paar uitzonderingen wanneer het de ideale breedte betreft (en bij het Dimonsioneringskader 2022 genoemd), namelijk

Gerner Es 'oost' en Oosterdalfsersteeg 'zuid'. Volgens het verkeersmodel is de zuidoostelijke hoek de meest verkeersluwe hoek. Gerner Es 'oost' is in de huidige situatie al voorzien van een klinkerverharding die voldoet aan de minimale eisen vanuit CROW, met daarbij compensatie in de vorm van grasbetonstenen om passeren mogelijk te maken. Door deze werkwijze toe te passen is ook rekening gehouden met de wensen van de aanwonenden. Door het handhaven van dit profiel alsook van de Oosterdalfsersteeg 'zuid' (inclusief een aantal te realiseren passeerplaatsen voor de veiligheid en het voorkomen van bermschade), is er een ontsluiting aanwezig. Deze oplossing is, net zoals de fietsstraat Gerner Es, gebaseerd op de STOMP gedachte. Dit wordt nog eens versterkt omdat de Welsummerweg als een fietsstraat zal worden ingericht. Dit zal in totaliteit het gebruik van de fiets stimuleren.

- Versmallingen
 - o Bij etmaalintensiteiten tot 4.000 mvt geeft een versmalling nauwelijks verliestijd en is het effect hoogstens attentie verhogend (bron: CROW publicatie ASVV 2021).
 - o Eénrichting gemotoriseerd verkeer éénrichting fietsverkeer: 3,40 m (voorwaarde: zeer incidenteel zwaar verkeer, benodigde ruimte voor een rijdende vrachtauto (30 km/u) is 3,10 meter).
- Fietsstraat
 - o Op basis van de bandbreedte en aansluiting op de omliggende wegen is gekozen voor een vaste breedte van 4,80 meter.
- Passeerplaatsen, indien van toepassing
 - o Binnen de bebouwde kom: in afstemming op de plaatselijke situatie, rekening houdend met bestaande elementen, zoals waardevolle bomen.
- Drempels en plateaus
 - o Hoogte van 8 cm, sinusvorm, volgens de CROW Richtlijn 'Drempels en Plateaus' (publicatie 344).
- Maatgevende voertuigen
 - o Binnen het verkeersonderzoek 2022 werd er nog rekening gehouden met de geregelde aanwezigheid van landbouwverkeer. Dit is niet (meer) aannemelijk. Het uitgangspunt is nu dat er voor deze voertuigen geen (extra) rekening wordt gehouden met betrekking tot de breedte.

Aanvullend op het Verkeersonderzoek uit 2022 worden de volgende wegen toegevoegd voor verdere uitwerking (hoofdstuk 5):

- Oosterdalfsersteeg 'zuid' (deel tussen Gerner Es en Welsummerweg);
- Hofmanssteeg;
- Oosterdalfsersteeg 'noord' (deel tussen de Haersolteweg en Hessenweg N340).

3.6 ‘Bomensparend ontwerpen’

Langs de wegen rond Oosterdalfsen Noord staan veel bomen relatief dicht op de rijbaan. Veel bomen zijn waardevol en worden daarom zoveel mogelijk behouden. Binnen het ontwerp is daar rekening mee gehouden. Dit is ook de nadrukkelijke wens van de bewoners zoals uitgesproken tijdens de bewonersavond op 30 november 2022. Er is ‘ontwerpen op maat’ toegepast door het profiel van de wegvakken zo te projecteren dat het kappen van bomen zoveel mogelijk werd vermeden. Dit principe bleek goed toepasbaar. Op enkele uitzonderingen na blijven de bomen gespaard.

De term ‘bomensparend ontwerpen’ kan de indruk wekken dat het ten koste gaat van het gewenste (ideale) beeld. Dit is niet het geval. Op een paar uitzonderingen na is rekening gehouden met het wensbeeld gezien vanuit inrichting en verkeersveiligheid (op basis van de CROW Richtlijnen). Er is zelfs sprake van een win-win situatie, immers met het sparen van bomen kan de aanleg van een aantal benodigde snelheidsremmers worden gecombineerd. Wanneer bijvoorbeeld de bomen ter hoogte van Haersolteweg nr. 4 verwijderd worden, dan moet er een andere snelheidsremmer voor in de plaats komen. Er is voor gekozen om de bomen te sparen en er een ‘natuurlijke’ snelheidsremmer van te maken. Zo blijft ook het karakter van de omgeving gespaard. De technische uitvoering zal zodanig zijn dat er voldoende zicht op de fietsers door autobestuurders is (voorwaarde bij de uitvoering). Naar verwachting is er geen sprake van grondaankoop bij de twee versmallingen waarbij de fietsers in één richting achter de bomen langs gestuurd worden.

3.7 Materialisering

Voor wat betreft de materialisering volgens wij de CROW Richtlijnen, of het interpreteren ervan:

- fietsstraat : rood asfalt;
- fietspaden/fietsstroken : elementenverharding rood;
- fietsstraten : asfalt/rood, middenstrook element;
- erftoegangsweg ontsluitingsfunctie : klinkers⁴ grijs;
- erftoegangsweg, verblijfsfunctie : elementenverharding rood(achtig);
- kruispuntplateaus : klinkers⁵ geel;
- voetpaden : grijze betontegel.

Tijdens de bewonersavond van 30 november 2022 hebben de bewoners aangegeven dat men graag ziet dat er veilige 30km wegen worden aangelegd. Met het inrichtingsvoorstel wordt recht gedaan aan deze wens én aan de landelijke inrichtingskenmerken, vanuit de CROW Richtlijnen. Hier is de Duurzaam Veilig gedachte aan gekoppeld. Er is dan sprake van een herkenbare (uniforme) en ideale inrichting waarbij een bepaald gedrag hoort en ook wordt afgedwongen. Hierbij zijn functie-vormgeving-gebruik met elkaar in balans. Door de CROW Richtlijnen te hanteren wordt in principe de meest veilige inrichting gerealiseerd, dit is een beproefd concept. De insteek is: verkeersveiligheid borgen.

Bij een 30km zone hoort volgens de CROW Richtlijnen een elementenverharding en geen gesloten verharding (zoals asfalt en beton). Een gesloten verharding biedt meer comfort en werkt snelheid verhogend. Hiermee

⁴ Materiaal: beton of gebakken

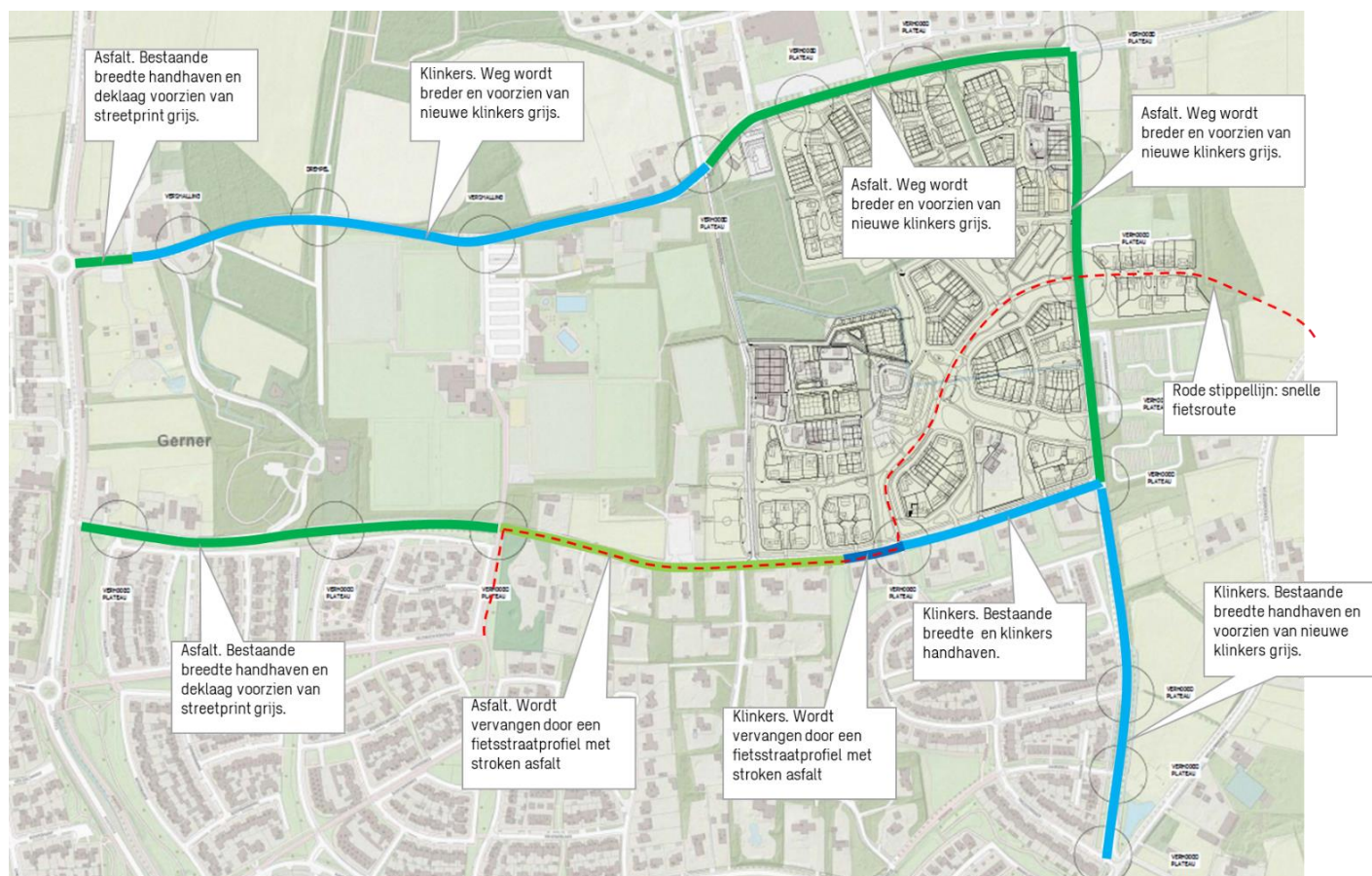
⁵ idem

wordt dus in principe de verkeersveiligheid verminderd. Daarnaast wordt een gesloten verharding meer geassocieerd met een 50km weg of met een weg buiten de bebouwde kom (aspect herkenbaarheid).

Om het aantal slachtoffers weer te laten dalen wordt er aangesloten bij het landelijk 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV). Dit betekent dat er risicogestuurd beleid wordt gehanteerd/uitgevoerd, en daar past afwijking van de CROW Richtlijnen niet bij. In principe geldt: hoe verder van de richtlijnen wordt afgeweken hoe meer afbreuk er aan de verkeersveiligheid gedaan wordt. Vervolgens zal dit door allerlei compenserende maatregelen zou moeten worden hersteld. Dit zou kapitaalvernietiging zijn.

Bij (hoge) uitzondering mag er worden afgeweken van de CROW Richtlijnen. In dat geval moeten er zwaarwegende redenen zijn en zal dit goed beargumenteerd/onderbouwd moeten worden. Er is jurisprudentie voorhanden waaruit blijkt dat de CROW Richtlijnen in de rechtbank eerder als wet/eis worden beschouwd dan een richtlijn.

In de huidige situatie is er zowel sprake van asfalt als van klinkers voor wat betreft de ontsluitingswegen voor Oosterdalsen Noord. De bedoeling is om in lijn met de CROW Richtlijnen daar eenduidigheid in aan te brengen. Het onderstaand kaartje (figuur 13b) geeft weer wat in de huidige situatie de verhardingssoort is (blauw=klinkers en groen=asfalt). In de tekstblokken staat er bij wat het gaat worden volgens het inrichtingsvoorstel.



Figuur 13b Overzicht bestaande en voorgestelde verharding

Uitzondering is Gerner Es 'west', het gedeelte tussen de Rondweg en de fietsoversteek richting het Sportpark. In de huidige situatie is er een asfaltverharding aanwezig voorzien van rode stroken. Bij dit gedeelte van de weg is de menging met fietsverkeer naar verwachting het minst groot. Ook is er geen sprake van aansluitende percelen (uitritten). Wel sluit de Gerner Marke erop aan. Om kapitaalvernietiging te voorkomen is de keuze gemaakt om voor geen complete vervanging door klinker (elementenverharding), maar de weg te voorzien van een deklaag met streetprint (een asfaltlaag met een print van klinkers). Op die manier worden wel de inrichtingskenmerken overeind gehouden, de CROW Richtlijnen biedt hier ook de ruimte voor. Door dit toe te passen wordt/blijft het gehele 'hoefijzer' herkenbaar als ontsluitingsstructuur. Herkenbaarheid draagt bij aan het stimuleren van gewenst gedrag en draagt bij aan de verkeersveiligheid. Ogenschoonlijk zit er veel verschil in het beheer en onderhoud van klinkers of van streetprint, met name de meerjarige beheerkosten. In de praktijk valt dit mee en ligt dit niet ver uit elkaar.

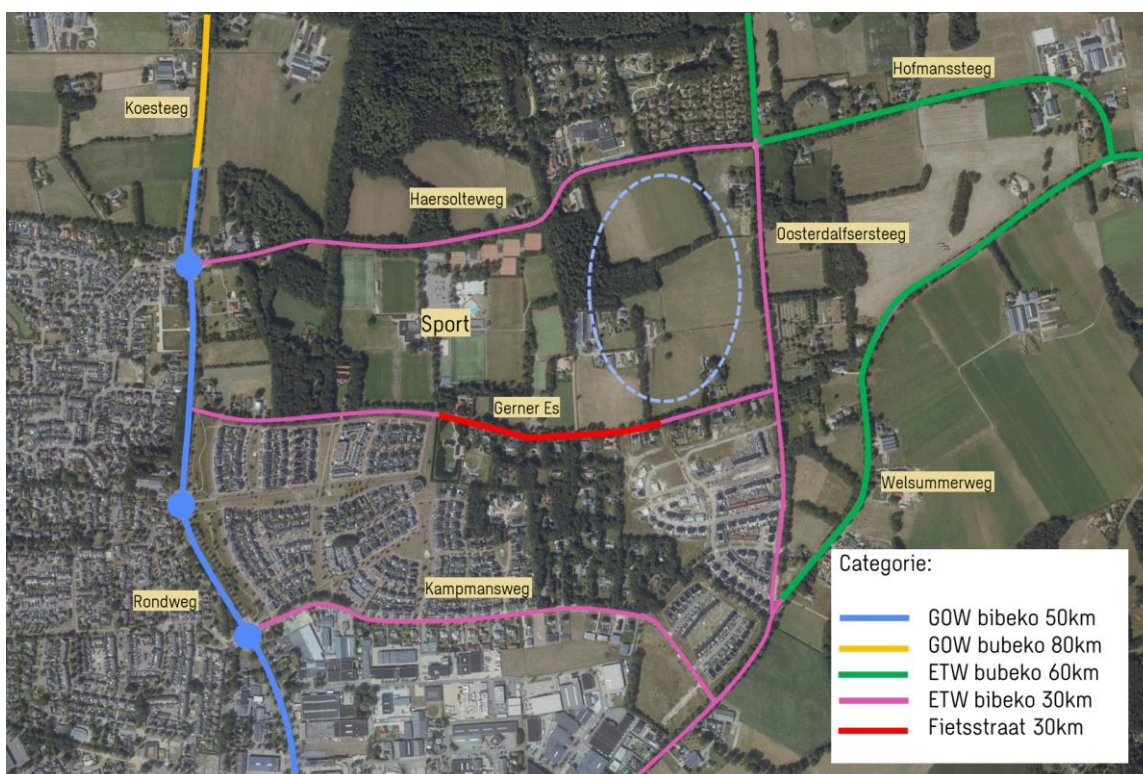
Kabels en leidingen

Naast het aspect van de inrichtingskenmerken speelt ook de aanwezigheid/licging van kabels en leidingen een grote rol. Diverse soorten kabels en leidingen mogen niet onder een gesloten verharding liggen. Bij een verbreding van de weg komen er veel kabels en leidingen geheel of gedeeltelijk onder de verharding te liggen. Ook dit is een reden om niet voor een gesloten verharding te kiezen.

4 Ontsluitingsstructuur

4.1 Wegencategorisering

De wegcategorisering speelt een belangrijke rol in het bepalen en ontwikkelen van een ontsluitingsstructuur. Volgens het GVVP van gemeente Dalfsen zijn alle wegen in en rondom het plangebied erftoegangswegen (ETW), met uitzondering van de Koesteeg, dit is een gebiedsontsluitingsweg (GOW). Zoals aangegeven, is er sprake van een gewijzigde situatie voor wat betreft de bebouwde kom. Voor de toekomstige situatie levert dit de onderstaande wegcategorisering op, figuur 14 (opmerking: Welsummerweg zal in de toekomst een fietsstraat worden, maar blijft een ETW).



Figuur 14 De toekomstige wegcategorisering

4.2 Ontsluiting Oosterdalfsen Noord

De belangrijkste wegen voor de ontsluiting van Oosterdalfsen Noord zijn:

- Haersolteweg;
- Gerner Es;
- Oosterdalfsersteeg tussen Haersolteweg en Gerner Es (deel 'midden').

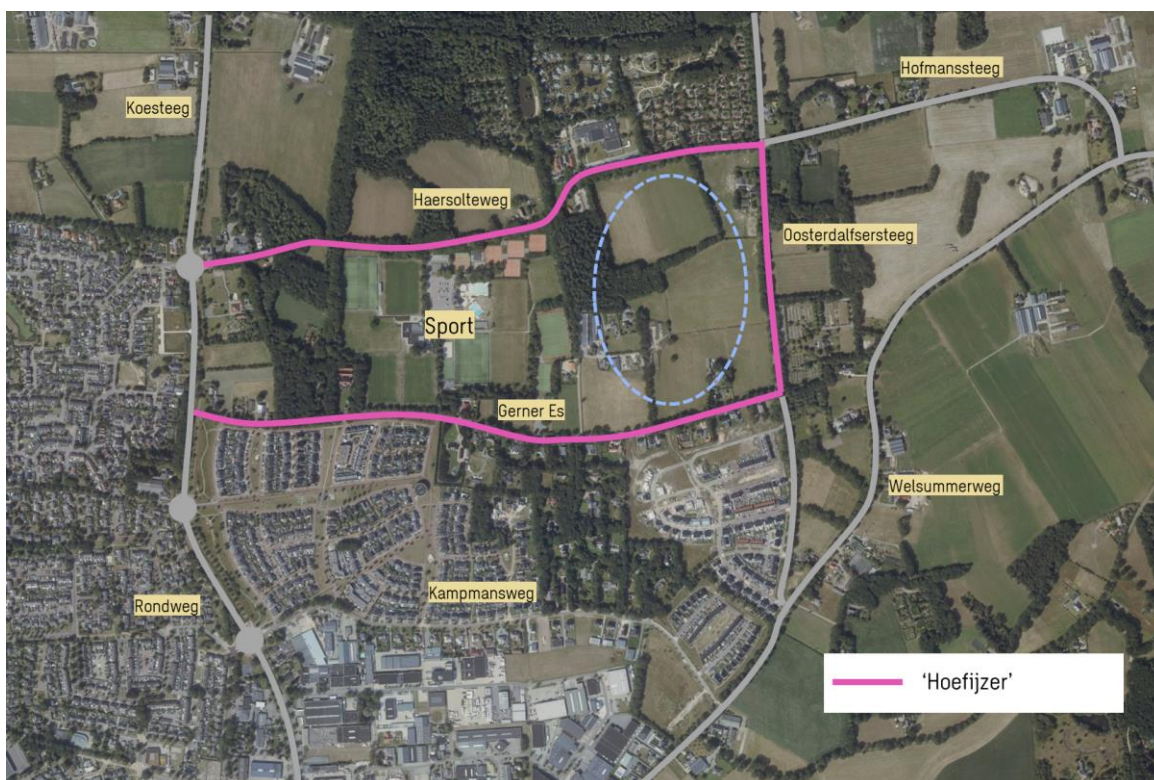
Voor wat betreft de ontsluiting is in mindere mate van belang: de Oosterdalfsersteeg 'zuid', richting de aansluiting met de Welsummerweg. De wegenstructuur binnenin de wijk Oosterdalfsen Noord is zo opgezet dat er geen uitwisseling noord-zuid kan plaatsvinden tussen de buurten/hofjes. Het past binnen de STOMP-gedachte en voorkomt overbodige verkeersbewegingen in woonbuurten (leefbaarheid en veiligheid) en stimuleert fietsgebruik. Dit heeft

geresulteerd in een 14-tal aansluitingen op de omliggende 3 wegen (Haersolteweg, Gerner Es en Oosterdalfsersteeg 'midden'). De overblijvende wegen zullen niet aantrekkelijk(er) moeten worden gemaakt. Dit zou juist meer verkeer aantrekken.

Aan de hand van bovenstaande opzet voor wat betreft de verkeersstructuur is een toebedeling gemaakt namelijk welk deel van de verkeersgeneratie van Oosterdalfsen Noord toebedeeld wordt aan welke wegen, en in welke richting (klein verkeersmodel, Verkeersonderzoek 2022). Op basis van de toebedeling wordt op geen enkele weg de grens van 3.000 mvt/etmaal overschreden. Dit zijn gebruikelijke aantallen voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met enige ontsluitingsfunctie. Er zijn vanuit dit oogpunt geen alternatieve routes of ontsluitingen nodig (zie ook 6.3.1. voor wat betreft kruispunt afwikkeling).

Op de Haersolteweg, Gerner Es en Oosterdalfsersteeg 'midden' ontsluit het ontwikkelgebied direct. Vanuit het oogpunt van herkenbaarheid en begrijpelijkheid is het van belang dat dit 'hoefijzer' (figuur 15, met paars ingetekend) éénduidig ingericht wordt. Dit kenmerkt zich op het gebied van dimensionering en materialisering (zie 3.7).

Het 'hoefijzer' wordt in het algemeen 4,80 m breed en is uitgevoerd in betonklinkers grijs. Ter hoogte van de Koesteeg sluiten de Haersolteweg en de Gerner Es aan de westzijde aan op de hoofdontsluitingsstructuur van Dalfsen (zie ook hoofdstuk 6 'Verkeersafwikkeling kruispunten').



Figuur 15 Ontsluiting Oosterdalfsen Noord via het 'hoefijzer'

Aan de oostzijde zijn er de hoekpunten Haersolteweg/Oosterdalfsersteeg en Gerner Es/Oosterdalfsersteeg. Deze sluiten respectievelijk aan op de Hofmanssteeg/Oosterdalfsersteeg (noord) en Oosterdalfsersteeg (zuid).

Oosterdalfsersteeg Noord

Volgens de prognose wordt een lichte toename van het verkeer verwacht ten opzichte van de huidige situatie. Dit is na een zogenaamde ‘gestabiliseerde’ situatie (de praktijk is dat autoverkeer in het begin naar de beste/vlotste ontsluiting zoekt). Naar verwachting is er geen sprake van een aantrekkelijk ontsluitingsroute richting A28/Zwolle in de spits (want er is geen goede verkeersafwikkeling bij de kruising met de Koesteeg bij de verkeerslichten van de N340), maar dit dient ook niet te worden gestimuleerd.

De parallelweg van de Hessenweg (N340) is niet aangelegd om als ontsluitingsweg te dienen. Dit is ook het uitgangspunt van de provincie Overijssel. Deze weg is primair bedoeld voor landbouwverkeer, fietsverkeer en ontsluiting van de aanliggende percelen. Indien het als ontsluitingsweg zou (moeten) dienen dan had de uitvoering er anders uit gezien, evenals de aansluiting bij de Koesteeg (verkeerslichten N340).

Gebruik van deze weg moet worden ontmoedigd. Met het aanbrengen van bijvoorbeeld grasbetonstenen wordt in principe de weg breder en aantrekkelijker. Ook zal daardoor de snelheid zeer waarschijnlijk toenemen.

Mocht na het gereedkomen van Oosterdalfsen Noord er toch sprake is van een onacceptabele toename van het verkeer (om wat voor reden dan ook), dan kunnen aanvullende maatregelen worden overwogen zoals éénrichtingverkeer, verplichte rijrichtingen, (gedeeltelijke) afsluitingen al dan niet met een tijdsvenster en/of uitsluiten van bepaalde voertuigen. Maar vooralsnog wordt daar niet van uitgegaan.

Hofmanssteeg

Vanwege de ligging van Kinderdagverblijf ‘De Kleine Kornuiten’ zal dit (bestemmings)verkeer aantrekken vanuit het plangebied. De hoeveelheid is op dit moment niet te bepalen, maar dit zal ten opzichte van het huidige gebruik en huidige functie niet significant zijn⁶.

Oosterdalfsersteeg Zuid

Oosterdalfsersteeg ‘zuid’ zal door het autoverkeer gebruikt gaan worden in verband met autoritten naar het centrum en de zuidelijke regio. Hier zal sprake zijn van een toename ten opzichte van het huidige gebruik. Door het handhaven van het profiel van de Oosterdalfsersteeg ‘zuid’ (inclusief een aantal te realiseren passeerplaatsen voor de veiligheid en het voorkomen van bermschade, zie ook de afweging bij 5.2.4.1.), is er een ontsluiting aanwezig, maar zal autoverkeer niet worden aangemoedigd. Deze oplossing is, net zoals de fietsstraat Gerner Es, gebaseerd op de STOMP gedachte. Dit wordt nog eens versterkt omdat de Welsummerweg als een fietsstraat zal worden ingericht. Dit zal in totaliteit het gebruik van de fiets stimuleren.

Bij de aanleg van een extra ontsluiting op de benoemde locatie dreigt er ook een ongewenste sluiproute voor autoverkeer te ontstaan. Dit geldt dan met name voor de relatie oostelijk buitengebied richting de Koesteeg/Rondweg en de woongebieden van Dalfsen aan de (noord)westzijde van de Rondweg/Koesteeg. Dit moet te allen tijde worden voorkomen.

⁶ Zie Verkeersonderzoek Oosterdalfsen Noord, Sweco, 6 juli 2022, zie bijlage 1

Een deel van de Gerner Es wordt als fietsstraat uitgevoerd, zo wordt het onderdeel van de regionale (provinciale) fietsroute, die ook door het plangebied heen gaat lopen, zie figuur 16 (opmerking: de fietsstraat blijft een ETW).



Figuur 16 Centrale fietsstructuur door het plangebied (bron: bureau MAAN)

Naar verwachting zal het deels als fietsstraat inrichten van de Gerner Es ontmoedigend werken voor het autoverkeer, en daardoor in verhouding minder verkeer van en naar de planontwikkeling te verwerken krijgen. Daar waar het fietsstraatprofiel wordt gehanteerd (tussen de fietsoversteek bij het sportpark en de aansluiting van het fietspad uit de 1^e fase), zal de basisinrichting van het 'hoefijzer' worden onderbroken. Richting de Koesteege wordt het basisprofiel weer opgepakt.

In het westelijke deel van de Haersolteweg ter hoogte van nr. 4 ligt een 'natuurlijke' versmalling. Een snelheidsremmer, zoals een versmalling, is gebruikelijk in een 30 km-zone. Gezien de berekende toekomstige verkeersintensiteiten op het westelijk deel van de Haersolteweg, levert dit geen problemen op voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Bij de uitvoering van de 'natuurlijke' versmalling zal er ruim aandacht geschonken worden aan een goed uitgevoerde versmalling, zonder dat het afbreuk doet aan de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Een alternatieve ontsluiting is voor de verkeersafwikkeling niet noodzakelijk.

Om sluipverkeer te voorkomen, zal de Koekoeksteeg bij de aansluiting met de Haersolteweg worden afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer. Fietsers en voetgangers hebben vrije doorgang. De afsluiting geschiedt in een uitvoerings-

vorm die door hulpdiensten geopend kan worden, bijvoorbeeld een vergrendelde slagboom.

Bij een goed functionerend verkeers- en afwikkelingssysteem zal er geen sprake (meer) zijn van sluipverkeer via het Slingerlaantje. Dit is mede afhankelijk van de verkeersafwikkeling bij de kruising Koesteeg – Gerner Es. Vanwege de stimulering van korte ritten per fiets (en hiermee ontmoediging van autogebruik) is het op dit moment lastig in te schatten wat het werkelijk gebruik van Gerner Es 'west' zal zijn. Om deze reden worden er in eerste instantie geen (vaak dure) alternatieve kruispuntoplossingen voorgesteld, zoals een rotonde. In paragraaf 6.3.2 wordt daar ook nader op ingegaan, alsook een eventueel eenvoudig te treffen maatregel, en de vermelding dat er de vinger aan de pols wordt gehouden door te monitoren hoe het verkeer zich daar ontwikkelt en wat dit met de verkeersafwikkeling doet.

Nadere details voor wat betreft de inrichting worden in hoofdstuk 5 beschreven.

5 Ontwerp

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op het concrete ontwerp. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende wegvakken van de wegen (paragraaf 5.2) en de kruispunten en aansluitingen (paragraaf 5.3). Per wegvak wordt ingegaan op het ontwerp, de dimensionering en het voorgestelde materiaal. Ook worden er een aantal specifieke (speciale) kruispuntontwerpen behandeld. De huidige situatie is al in hoofdstuk 2 beschreven, daarop wordt in dit hoofdstuk niet verder ingegaan. Het gaat hier alleen om de beoogde nieuwe situatie op basis van de uitgangspunten (die verwerkt zijn). Eventuele afwijkingen of bijzonderheden worden vermeld.

Het ontwerp is in totaliteit opgenomen in bijlage 2.

5.2 Wegvakken

5.2.1 Haersolteweg

De Haersolteweg maakt onderdeel uit van de ontsluitingsstructuur van de planontwikkeling. Volgens de prognose⁷ moet de Haersolteweg het meeste verkeer verwerken. De verwachte aantallen blijven echter ruim onder de grenswaarde voor een ETW binnen de bebouwde kom. De wegvakken hebben dus voldoende capaciteit wanneer ze volgens de CROW Richtlijnen uitgevoerd worden.

De huidige Haersolteweg wordt in het algemeen over de gehele lengte verbreed tot 4.80 meter. Het wordt uitgevoerd in een verharding van betonklinkers met de kleur grijs. Langs de bestrating wordt een betonnen opsluitband aangebracht. Er worden geen fietsvoorzieningen, zoals bijvoorbeeld fietsstroken, aangelegd. De rijbaan ligt op voldoende afschot zodat er sprake is van een natuurlijke afwatering zonder wateropvang in de vorm van goten en kolken. Zie figuur 17 en 18 voor respectievelijk de bestaande en de nieuwe situatie (visualisaties van de nieuwe situaties staan ook in bijlage 3).

⁷ Verkeersonderzoek Oosterdalfsen Noord, Sweco, 6 juli 2022, zie bijlage 1



Figuur 17 Huidige Haersolteweg (bron: cyclomedia)



Figuur 18 Aangepaste Haersolteweg (bron: cyclomedia en Sweco)

5.2.1.1 Versmallingen

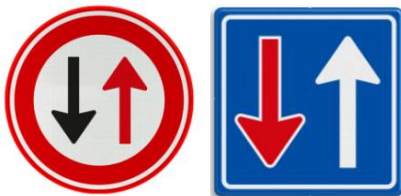
Op een tweetal plekken is er sprake van een 'natuurlijke' versmalling. Over een relatief korte afstand staat een aantal bomen dicht op elkaar, zodat er sprake is van een versmalling in de weg. De eerste locatie is gelegen ten oosten van de uitrit van het sportterrein, de tweede ligt ter hoogte van de Haersolteweg nr. 4. De versmallingen worden meegenomen in de uitwerking van de benodigde snelheidsremmende maatregelen (zie paragraaf 5.3).

De versmalling bij het sportterrein is relatief kort. Het tegemoetkomend verkeer kan elkaar goed waarnemen. In de huidige situatie levert de versmalling geen problemen op.

Bij het toepassen van een versmalling geeft CROW daar richtlijnen voor. Bij een rijbaanbreedte van 3.40 m is éénrichtingverkeer voor een auto mogelijk met fietsverkeer in hetzelfde profiel wat rijdt in tegengestelde richting (dus een auto en een fiets passen naast elkaar). Omdat de versmalling aan de noordzijde van de rijbaan ligt, betekent dit in de praktijk dat fietsers in westelijke richting van de rijbaan worden gehaald en achter de bomen langs gestuurd worden, over een pad van 1.50m.

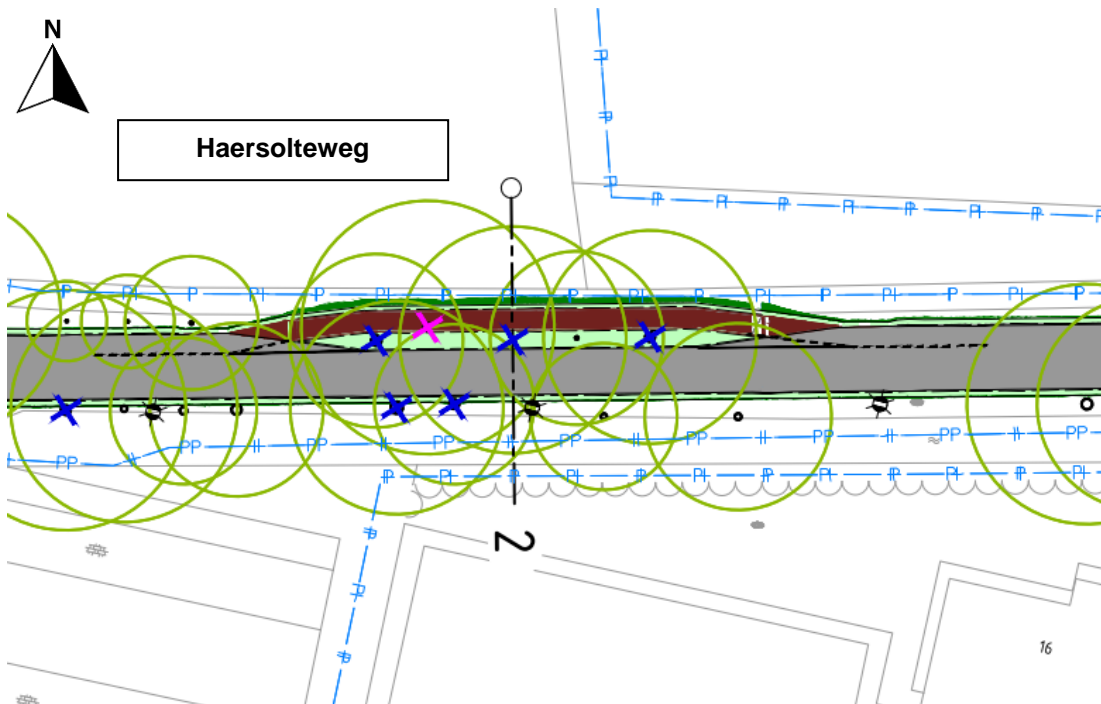
Voor het vrachtverkeer is bij een versmalling minimaal 3.10 m nodig. Er kan dan geen sprake zijn van tegemoetkomend fietsverkeer. Dit zal zeer incidenteel voorkomen.

De gewenste breedte van 3.40 m is ter plekke niet aanwezig. De rijbaan kan maximaal 3.10 m breed uitgevoerd worden. Er zal daarom sprake moeten zijn van een 'om en om' regeling in de vorm van het plaatsen van de borden F05 en F06 (geldt ook voor fietsers):



De versmalling bevindt zich ten opzichte van de Koesteeg 'na' de aansluiting richting het sportterrein. Volgens verwachting rijden er circa 2700 mvt per etmaal op het wegvak tussen de Koesteeg en de aansluiting met het sportterrein, en circa 1700 mvt per etmaal op het wegvak tussen de aansluiting sportterrein en de Oosterdalfsersteeg. Het verkeer ter hoogte van de versmalling is aanmerkelijk minder dan op het wegvak richting de Koesteeg. Gezien de verwachte etmaalintensiteit en ligging in een 30 km-zone is dit een goede oplossing. Fietsers worden in één richting van de rijbaan gehaald en er is voldoende 'doorzicht' aanwezig.

Een aandachtspunt is de samenvoeging van de auto en fiets, rijdend in westelijke richting, ná de versmalling. Door de aanwezige bomen tussen het autoverkeer en het fietsverkeer is er sprake van onderbreking van zicht (contact) met elkaar. De samenvoeging dient ruim ná de versmalling plaats te vinden op het punt dat er weer voldoende zicht is op elkaar. De samenvoeging dient minimaal 5.00 m vanaf de laatste boom plaats te vinden, zodat men elkaar goed kan zien (waarnemen), zie figuur 19.



Figuur 19 Ontwerp van de versmalling met de punten waar de fiets in westelijke richting van de rijbaan afgehaald wordt en waar de samenvoeging plaatsvindt.

Zie figuur 20 en 21 voor respectievelijk de bestaande en de nieuwe situatie (nieuwe situatie, zie ook de visualisatie in bijlage 3).



Figuur 20 Huidige versmalling Haersolteweg t.h.v. sportterrein (bron: cyclomedia)



Figuur 21 Nieuwe situatie versmalling Haersolteweg t.h.v. sportterrein (bron: cyclomedia en Sweco)

De andere natuurlijke versmalling is gelegen in het drukkere wegvak vanaf het sportterrein richting de Koesteeg, namelijk ter hoogte van Haersolteweg nr. 4. Daar is sprake van een soortgelijke situatie als bij het sportterrein, met twee uitzonderingen: de versmalling geldt over een langer deel van de rijbaan (circa 40 m) en de rijbaan kan maximaal 3.40 m breed worden.

De versmalling wordt veroorzaakt door een bomenrij van 5 grote bomen aan de zuidzijde met daar tussenin de uitrit van nr. 4, zie figuur 22.



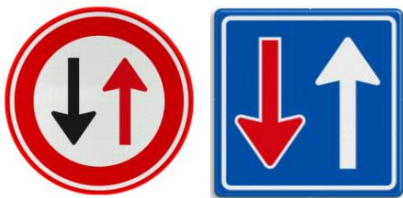
Figuur 22 Huidige situatie uitrit Harsolteweg nr. 4 (bron: cyclomedia)

De dichtsbijzijnde boom op de foto naast de uitrit is inmiddels verwijderd. Aan de westzijde van de uitrit is er nu nog één solitaire boom over (deze is nog net rechts op de bovenstaande foto te zien). In het geval dat deze verwijderd wordt, dan kan de versmalling meteen een stuk korter worden (wordt ongeveer gehalveerd tot circa 20 meter). Het voordeel is dat de situatie overzichtelijker

wordt en het ten goede komt aan de doorstroming van het verkeer (afwikkeling). Daarom kiezen wij voor deze oplossing.

Vanaf de uitrit is het zicht op alle verkeer, komend vanaf links dan prima, en de fietsers gaan pas aan de oostzijde van de uitrit achter de bomen langs via een nieuw fietspad. Met name voor het uitrijden bij nr. 4 wordt de situatie eenvoudiger, omdat auto en fiets niet gescheiden zijn tot en met de uitrit, en ze in één ongehinderd 'blikveld' liggen. Een ander voordeel is dat auto's niet meer de ruimte tussen de bomen ter hoogte van de uitrit gebruiken als een 'escape' wanneer men doorrijdt en er sprake is van tegenliggers. Hiermee wordt de situatie voor de fietsers in westelijke richting die van de rijbaan gebruik maken, ook veiliger.

De bestaande 'om en om' regeling wordt intact gelaten met de borden F05 en F06 (uitgezonderd fietsers):



Het verkeer in oostelijke richting heeft vrije doorgang. Dit betekent dat verkeer in westelijke richting moet wachten op het verkeer in tegenovergestelde richting, met uitzondering van fietsers. Het voordeel hiervan is dat er in principe geen wachtend verkeer aanwezig is voor de uitrit van nr. 4 (uitzonderingen daargelaten).

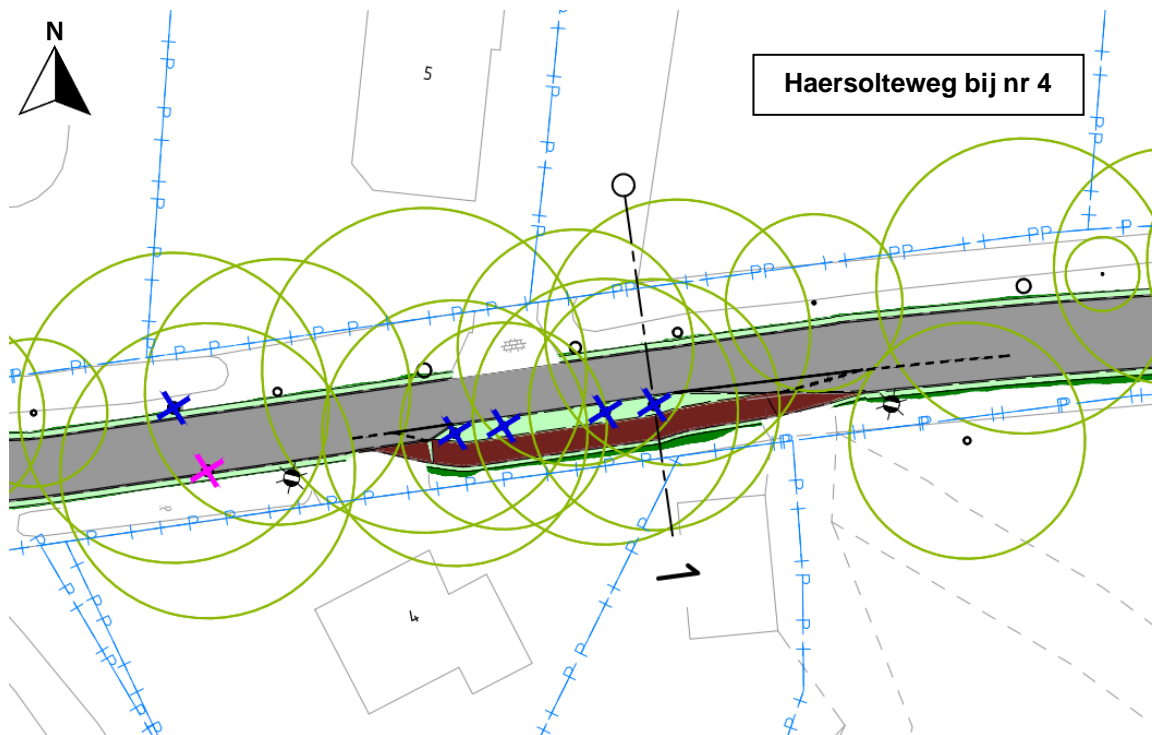
Wanneer er incidenteel sprake is van vrachtverkeer dan zal, in verband met de goede doorkijk, er rekening met elkaar kunnen worden gehouden, en de vrachtauto de tegemoetkomende fietser (die al in de versmalling rijdt) eerst voor laten gaan. De breedte van 3.40 m is niet toereikend voor éénrichting vrachtverkeer met een fietser in tegengestelde richting in hetzelfde profiel

In de huidige situatie is er sprake van een brede haag aan weerszijden van de uitrit van nr. 4, die ongeveer met het hart op de perceelgrens staat. Tijdens de uitvoering moet bekeken worden of het noodzakelijk is of de haag wat teruggesnoeid moet worden. Tussen de zijkant van het nieuwe fietspad en de haag moet er minimaal 40 cm aan vrije ruimte aanwezig zijn, voor de bestaande situatie met de haag, zie figuur 23.



Figuur 23 Bestaande situatie met de haag bij nr. 4

Een aandachtspunt is de samenvoeging van de auto en fiets, rijdend in oostelijke richting, en ná de versmalling. Door de aanwezige bomen tussen het autoverkeer en het fietsverkeer is er sprake van onderbreking van zicht op elkaar (even geen contact). De samenvoeging dient ruim ná de versmalling plaats te vinden op het punt dat er weer voldoende zicht is op elkaar. De samenvoeging dient minimaal 5.00 m vanaf de laatste boom plaats te vinden, zodat men elkaar goed kan zien (waarnemen), zie figuur 24.



Figuur 24 *Ontwerp van de versmalling met de punten waar de fiets in oostelijke richting van de rijbaan afgehaald wordt en waar de samenvoeging plaatsvindt.*

Zie figuur 25 en 26 voor respectievelijk de bestaande en de nieuwe situatie (nieuwe situatie, zie ook de visualisatie in bijlage 3).



Figuur 25 *Huidige versmalling Haersolteweg t.h.v. nr. 4 (bron: cyclomedia)*



Figuur 26 Nieuwe situatie versmalling Haersolteweg t.h.v. nr. 4 (bron: cyclomedia en Sweco)

5.2.1.2 Uitrit sportterrein

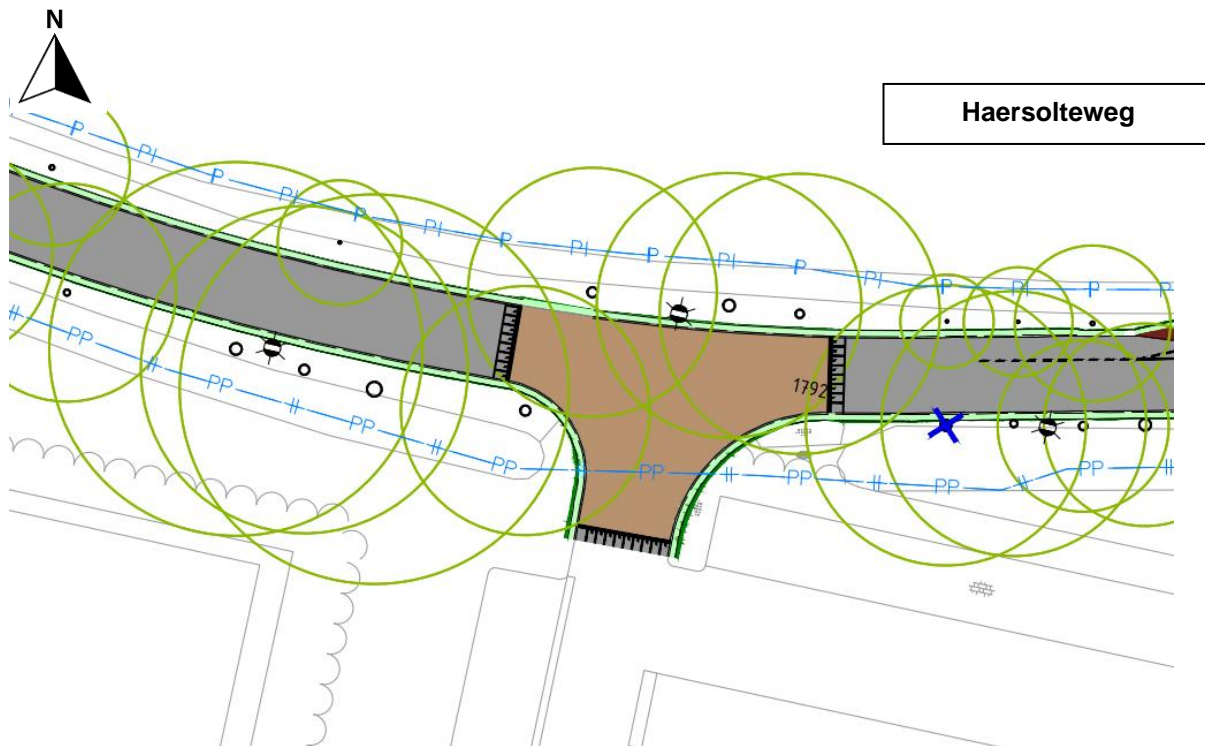
In de huidige situatie ervaart de weggebruiker het als onduidelijk wie voorrang heeft (zie figuur 27). Volgens de CROW Richtlijnen is het toegestaan dat een aansluiting van een (groot) parkeerterrein gelijkwaardig aansluit (dus zonder voorraangsregeling). In de huidige situatie is dit het geval, mogelijk dat een witte streeplijn enige verwarring brengt, deze lijn suggereert dat de doorgaande weg de voorrangsweg is.



Figuur 27 Bestaande situatie uitrit parkeerplaats sportterrein (bron: cyclomedia)

Wanneer de CROW Richtlijn wordt gevolgd dan is het belangrijk dat de vormgeving, in relatie tot gelijkwaardigheid, aansluit bij de omgeving. Het uitgangspunt binnen het ontwerp voor wat betreft de gelijkwaardigheid is dat kruisingen worden uitgevoerd in gele betonklinkers (al dan niet voorzien van een plateau).

Voorgesteld wordt om ook de aansluiting van de Haersolteweg met het parkeerterrein uit te voeren met gele betonklinkers en een verhoogd plateau toe te passen (zie figuur 28), dit punt fungeert dan meteen als een snelheidsremmer in het gehele systeem (zie paragraaf 5.3).



Figuur 28 Ontwerp met verhoogd kruisingsvlak in gele betonklinker t.p.v. aansluiting parkeerplaats sportterrein met de Haersolteweg

5.2.2 Oosterdalfsersteeg 'midden'

Evenals de Haersolteweg maakt ook Oosterdalfsersteeg 'midden' onderdeel uit van de ontsluitingsstructuur (het 'hoefijzer'). De huidige Oosterdalfsersteeg 'midden' wordt over de gehele lengte verbreed tot 4.80 meter. Deze wordt uitgevoerd in een verharding van betonklinkers met de kleur grijs. Langs de bestrating wordt een betonnen opsluitband aangebracht. Er is geen sprake van fietsvoorzieningen, zoals bijvoorbeeld fietsstroken. De rijbaan ligt op voldoende afschot, zodat er sprake is van een natuurlijke afwatering zonder wateropvang in de vorm van goten en kolken.

Zie figuur 30 en 31 voor respectievelijk de bestaande en de nieuwe situatie (nieuwe situatie, zie ook visualisatie in bijlage 3).

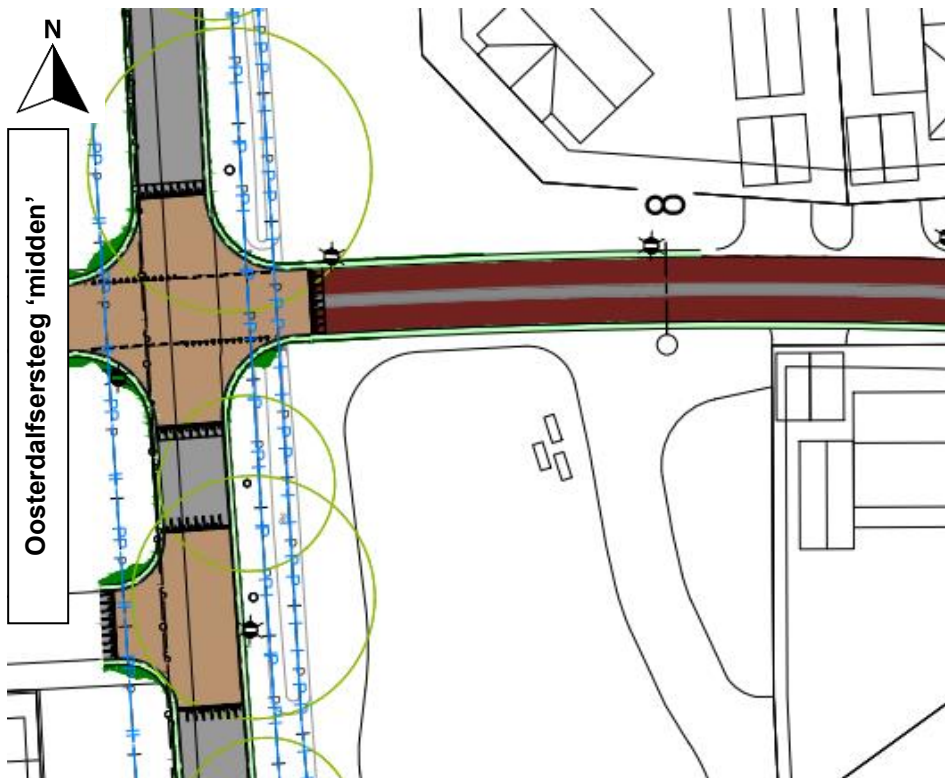


Figuur 30 Huidige Oosterdalfsersteeg 'midden' (bron: cyclomedia)



Figuur 31 Aangepaste Oosterdalfsersteeg 'midden' (bron: cyclomedia en Sweco)

Ongeveer halverwege het traject wordt de Oosterdalfsersteeg gekruist door de (regionale) fietsroute. Vanwege het regionale karakter en om het fietsverkeer te stimuleren, worden de fietsers in de voorrang afgewikkeld op een verhoogd plateau, en is het ontwerp daarop afgestemd, zie figuur 32.



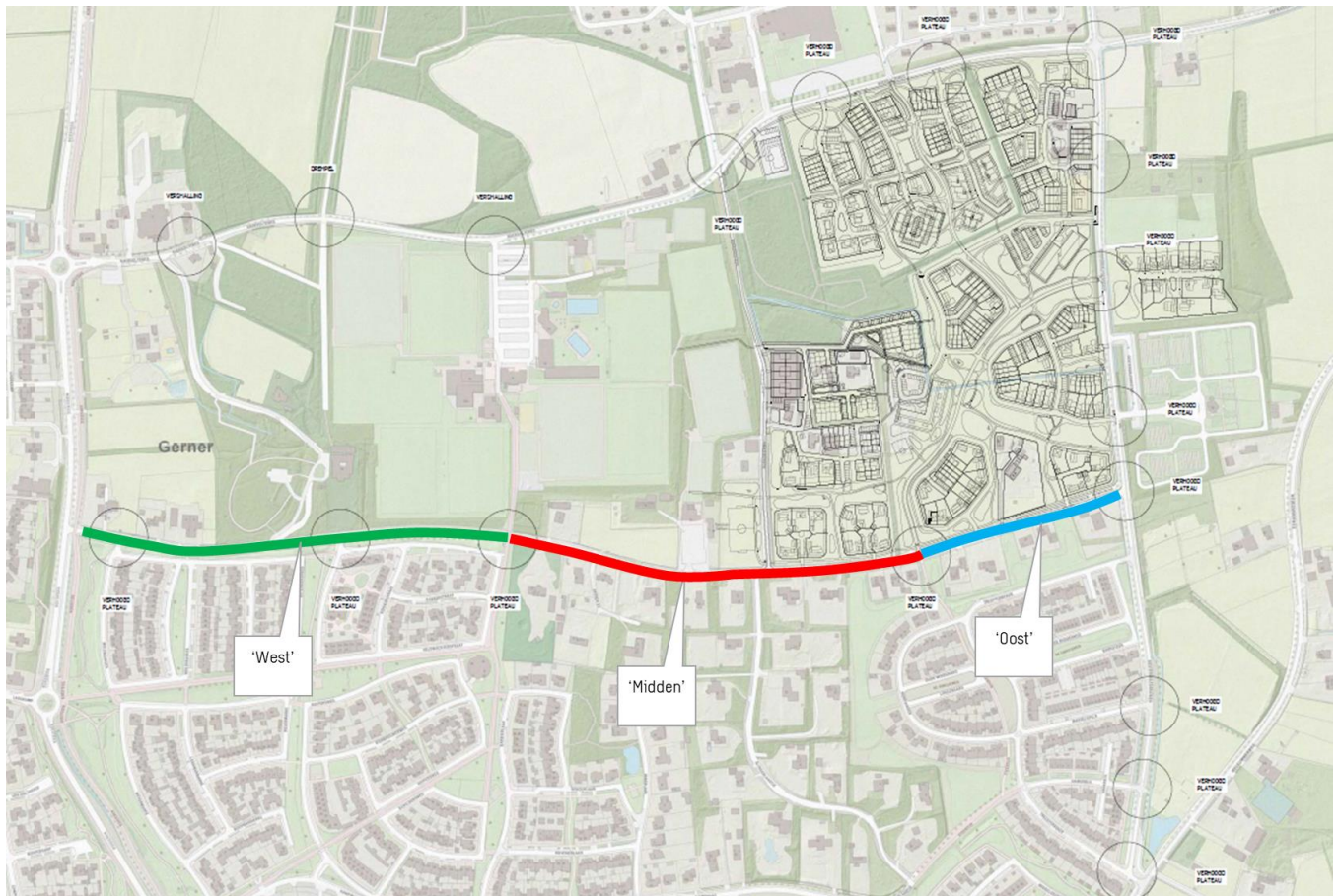
Figuur 32 Fietsoversteek Oosterdalfsersteeg 'midden'

5.2.3 Gerner Es

De Gerner Es wordt, wanneer het om het ontwerp en functie gaat, verdeeld in 3 gedeelten, namelijk:

- 'oost' (deel tussen einde fietsstraat aan oostzijde, daar waar de fietsroute via het plan vervolgt, en de Oosterdalfsersteeg);
- 'midden' – fietsstraat (deel tussen de huidige fietsoversteek ter hoogte van het sportpark en waar het aan de oostzijde eindigt, daar waar de fietsroute via het plan vervolgt);
- 'west' (deel tussen de huidige fietsoversteek ter hoogte van het sportpark en de Koesteeg).

De te onderscheiden 'deeltracés' worden hierna afzonderlijk behandeld, zie voor de deeltracés ook figuur 32a.



Figuur 32a Deeltracés Gerner Es

5.2.3.1 Gerner Es 'oost'

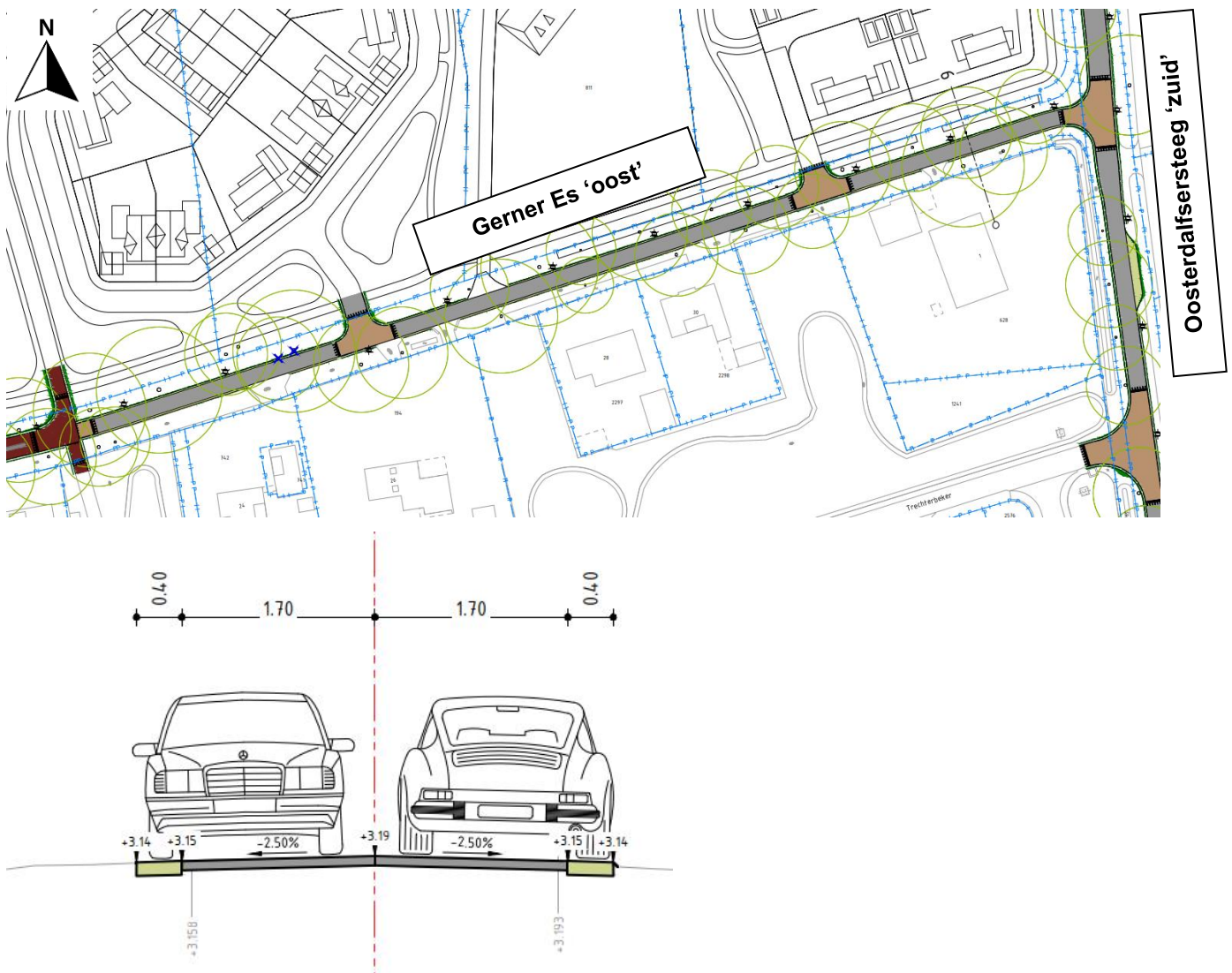
Dit gedeelte van de ontsluitingsstructuur ('het hoefijzer') is volgens de prognose het meest verkeersluwe deel, met relatief gezien een laag aantal aan auto-verkeer. Er is, mede op verzoek van de bewoners, een afweging gemaakt of de huidige profielbreedte behouden kan worden, zodat er waardevolle bomen gespaard kunnen worden, huidig zie figuur 33.



Figuur 33 Huidige Gerner Es 'oost' (bron: cyclomedia)

Omdat de verkeersaantallen relatief laag zijn, kan de huidige breedte van de verharding worden gehandhaafd, en zal er aan beide zijden een strook gras-betonstenen als bermverstevinging wordt aangebracht. Op die manier is passeren met lage snelheid mogelijk, omdat er een totale breedte van 4.20 m aanwezig is (rijbaan van 3.40 m en de bermverstevinging van 2 maal 40 cm).

De rijbaan wordt uitgevoerd in een grijze betonklinker, om zo de materialisering van het 'hoefijzer' gelijk te houden. Op het tracégedeelte sluit het plangebied op twee punten aan. Dit zijn kruisingen die wat breder worden uitgevoerd, zodat er goed gemanoeuvreerd kan worden, ook door bijvoorbeeld incidenteel vrachtverkeer (zie voor de kruising in combinatie met snelheidsremming paragraaf 5.3). Deze punten kunnen ook als passeerplaatsen dienen. Het ontwerp wordt weergegeven in figuur 34.

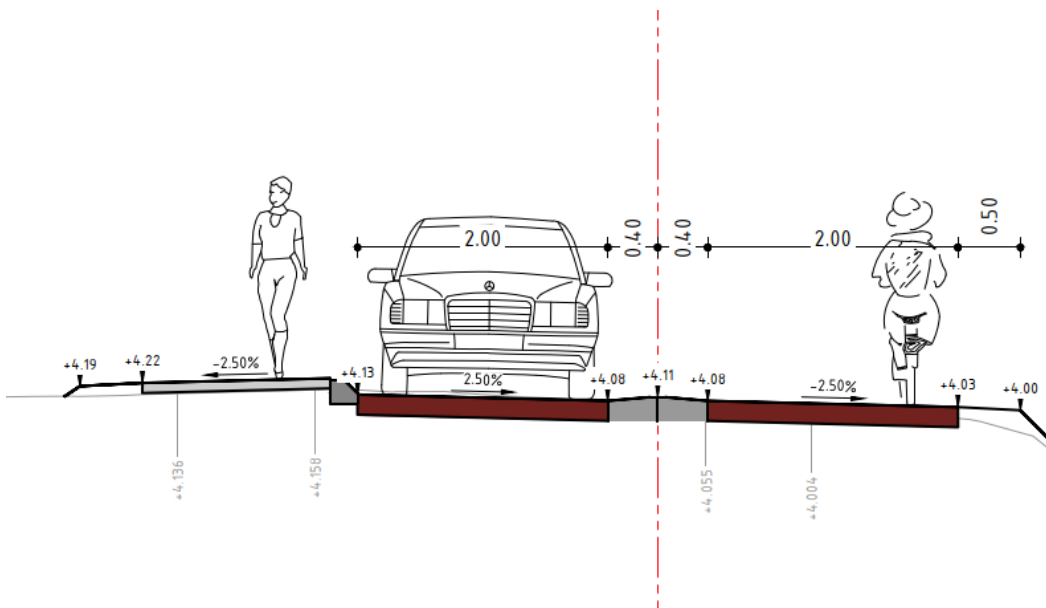


Figuur 34 Gerner Es 'oost

5.2.3.2 Gerner Es 'midden' – fietsstraat

Het middengedeelte van de Gerner Es is een bijzonder gedeelte. Omdat het onderdeel gaat uitmaken van een regionale fietsroute, wordt het uitgevoerd als een fietsstraat. Provincie Overijssel heeft hiervoor (uitvoerings)kaders opgesteld. Aan de hand hiervan is een profiel voor de fietsstraat uitgewerkt. De realisatie van een fietsstraat draagt bij aan het fietsgebruik voor met name de korte(re) ritten, in plaats van het autogebruik.

Het basisprofiel voor de fietsstraat heeft, gelijk aan de andere ontsluitingswegen, van het 'hoefijzer' een breedte van 4.80 meter. Het bestaat uit rood asfalt, en het middengedeelte bestaat uit een 80 cm brede strook met overrijdbare elementen (type/soort nader te bepalen). Langs het gedeelte tussen de huidige fietsoversteek ter hoogte van het sportpark en bij het begin van het plangebied wordt een voetpad van 1.80 m breed aangelegd. Zie figuur 35 voor het profiel.



Figuur 35 Profiel fietsstraat met voetpad

De materialisering van het 'hoefijzer' als ontsluitingsstructuur wordt door de fietsstraat onderbroken. Op dit deel van het traject komen dus geen grijze betonklinkers voor, maar is het fietsstraatprofiel aanwezig. Aan beide uiteinden van de fietsstraat worden de Gerner Es 'west' en 'oost' aangesloten met een specifieke aansluiting, zie paragraaf 5.3. Figuur 36 geeft het traject Gerner Es 'midden' weer.



Figuur 36: ontwerp Gerner Es 'midden' als een fietsstraat

Het gedeelte Gerner Es kent twee basisprofielen, namelijk één mét en één zonder voetpad. De figuren 37 tot en met 40 geven in beide gevallen zowel de bestaande situatie als de beoogde situatie weer.



Figuur 37 Huidige Gerner Es 'midden' tracé zonder voetpad (bron: cyclomedia)



Figuur 38 Aangepaste Gerner Es 'midden' zonder voetpad (bron: cyclomedia en Sweco)



Figuur 39 Huidige Gerner Es 'midden' tracé waar voetpad komt (bron: cyclomedia)



Figuur 40 Aangepaste Gerner Es 'midden' met voetpad (bron: cyclomedia en Sweco)

5.2.3.3 Gerner Es 'west'

Het gedeelte Gerner Es 'west' blijft voor wat betreft verhardingssoort en – breedte gelijk aan de huidige situatie (figuur 41).



Figuur 41 Huidige Gerner Es 'west' (bron: cyclomedia)

In verband met de herkenbaarheid en het gebruik van het 'hoefijzer' als ontsluitingsstructuur wordt aanbevolen om de huidige rijbaan te voorzien van een laag asfalt met een 'streetprint' (kleur grijs/antraciet). Hierdoor ontstaat er een beeld van een weg met klinkerbestrating zie figuur 42.



Figuur 42 Voorbeeld streetprint

5.2.4 Oosterdalfsersteeg 'zuid'

Dit deel van de Oosterdalfsersteeg maakt geen onderdeel uit van het 'hoefijzer', maar kan wel aangemerkt worden als onderdeel van de ontsluitingsstructuur van het gebied.

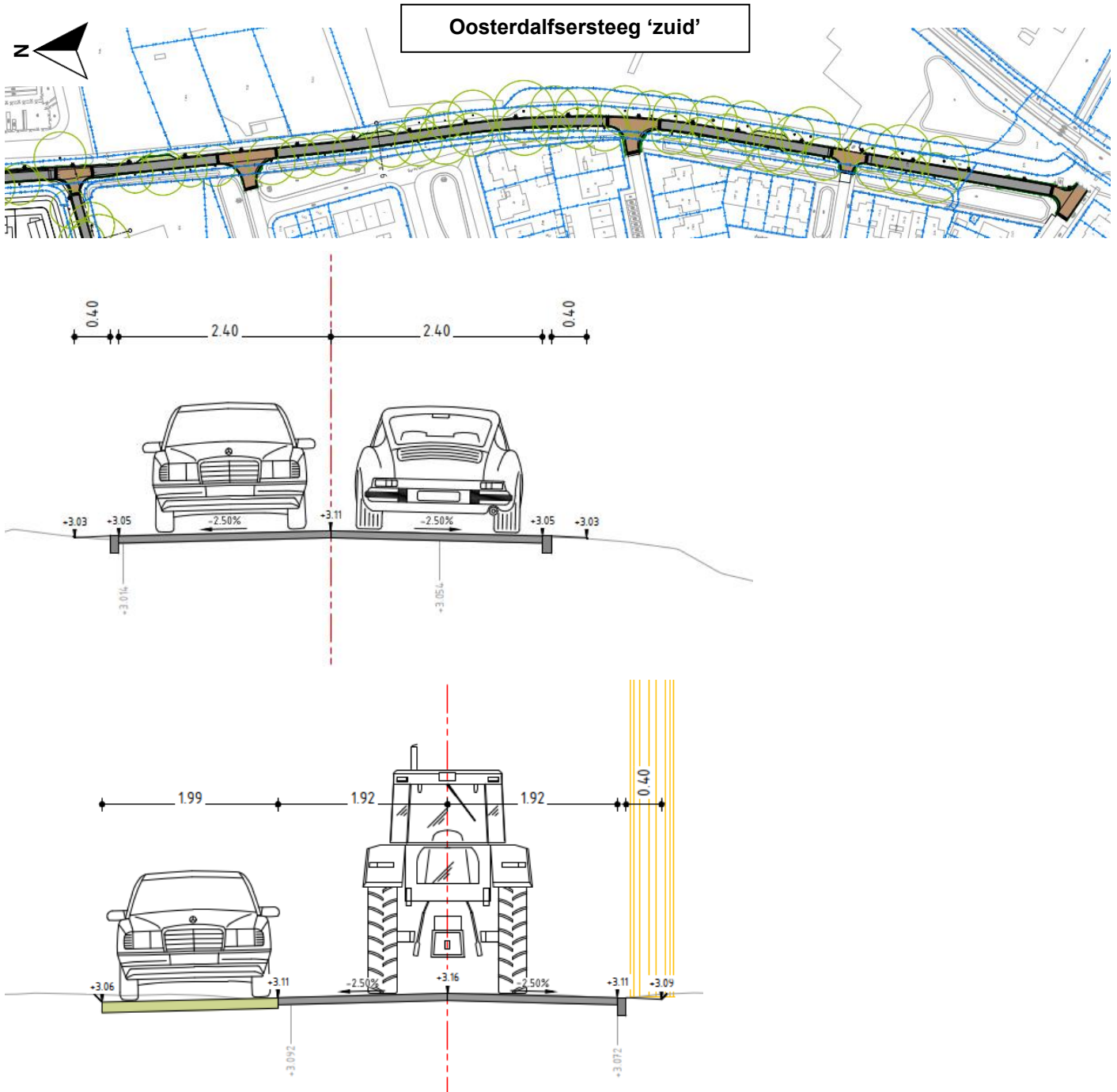
De verwachting is dat er totaal circa 1190 motorvoertuigen per etmaal gebruik (gaan) maken van de Oosterdalfsersteeg zuid nadat Oosterdalfsen Noord ontwikkeld is. Dit is een aantal dat uitstekend past bij een intensiteit van een gemiddelde woonstraat in een 30 km-zone. De CROW Richtlijnen schrijven

voor een dergelijke straat een afmeting van 4,80 meter voor, met autoverkeer en fietsverkeer in twee richtingen. Dit is echter niet aanwezig. Het kan gerealiseerd worden door veel bestaande bomen te verwijderen óf een nieuwe weg aan de oostzijde achter de bomen aan de oostzijde te realiseren. Beide opties zijn niet wenselijk wanneer het niet noodzakelijk is vanwege de impact (vanuit de argumenten behoud van groen, het kwaliteitsbeeld, de leefbaarheid en de kosten).

Omdat er sprake is van een woonstraat met de bijbehorende aantallen verkeer, kan er ook gekeken worden naar de mogelijkheid voor passeerplaatsen. In woonstraten komen vaker versmallingen voor om de snelheid te remmen. Dit principe kan ook worden toegepast op de Oosterdalfsersteeg 'zuid'. Het totale traject is 430 m lang. Er zijn meerdere plekken waar een passeerplaats gerealiseerd kan worden. Naar verwachting zullen er enkele bomen verwijderd moeten worden, maar dit kan tot een minimum worden beperkt.

Vanwege de minder vloeiende (maar voldoende) doorstroming is dit een situatie die kan bijdragen aan het vermeerderen van korte fietsritten en verminderen van autoritten (STOMP gedachte).

De conclusie is dat de Oosterdalfsersteeg 'zuid' qua breedte gelijk kan blijven voor het verkeer na het realiseren van passeerplaatsen en met de uitwerking van een veilig ontwerp, zie figuur 43.

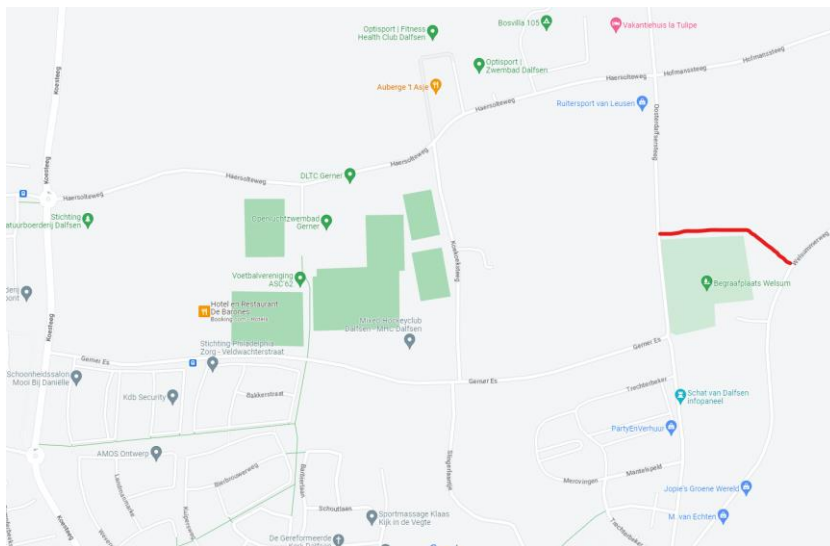


Figuur 43 Ontwerp Oosterdalfsersteeg 'zuid'

5.2.4.1 Nut/noodzaak extra ontsluiting via noordzijde begraafplaats

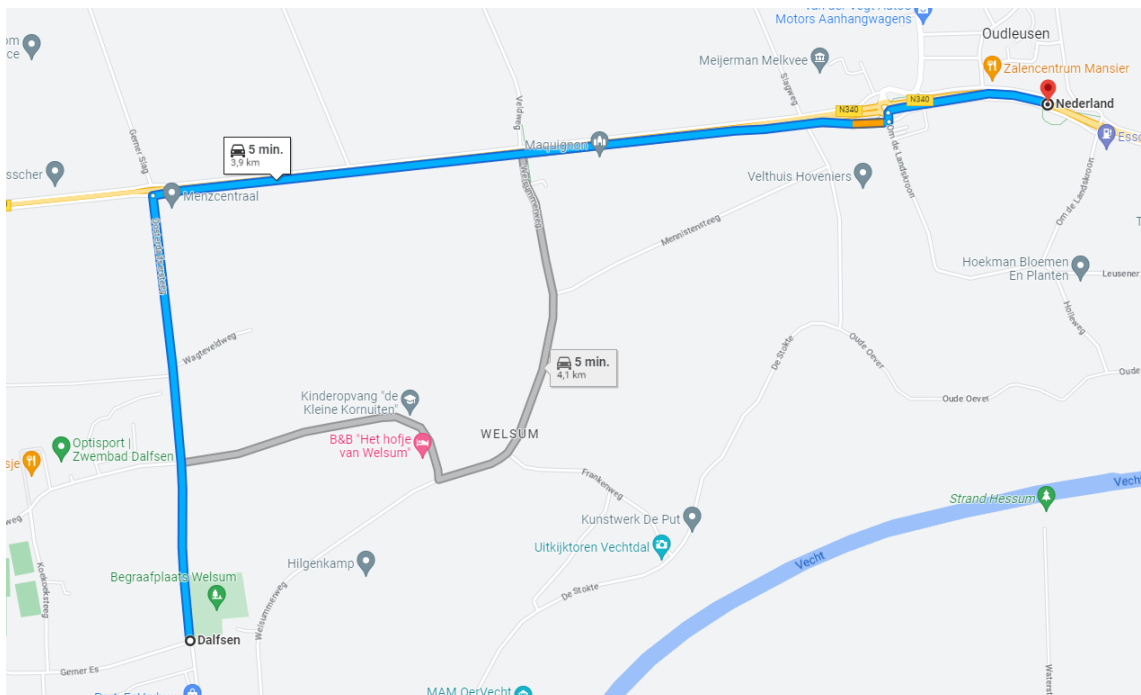
Mede door de inbreng van bewoners, kwam de vraag naar voren of een extra ontsluiting mogelijk is. Een extra ontsluiting komt in beeld wanneer het nut en de noodzaak verkeerskundig aantoonbaar zijn. Dit heeft voor een groot deel te maken met het feit of de bestaande (omliggende) infrastructuur de toekomstige afwikkeling van het verkeer aan kan.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is er al een verkeersonderzoek uitgevoerd. Binnen dit onderzoek is berekend wat de aantrekkende werking is van Oosterdalfsen Noord, en wat de toekomstige belasting (aantallen verkeer) is van de omliggende bestaande wegen. Dit vormt ook het uitgangspunt binnen de afweging. Op basis van de reacties vanuit de participatieronde betreft het deze ligging (met rood op onderstaand kaartje aangegeven):



Een extra ontsluiting heeft met name betrekking op verkeer van/naar het centrum van Dalfsen, en richting Oudleusen en Ommen. Het verkeer van/naar Zwolle, Heino en Raalte zal via de Haersolteweg of via de Oosterdalfsersteeg richting de Welsummerweg rijden. Zolang Oosterdalfsersteeg 'zuid' niet wordt afgesloten voor het autoverkeer, dan zal er voor wat betreft de ritten van/naar kern Dalfsen niets veranderen.

Dan blijft het verkeer van/naar Oudleusen en Ommen over. Zonder extra ontsluiting neemt dit verkeer waarschijnlijk de route via de Oosterdalfsersteeg 'noord' en de parallelweg van de Hessenweg richting Oudleusen. Dit is de kortste en de snelste route (3,9 km afstand en reistijd 5 min.), zie ook figuur 44 op de volgende pagina.



Figuur 44 Kortste autoroute (Bron Google Maps)

Via de Hofmanssteeg is de route iets langer (4,1 km) en gevoelsmatig minder direct, terwijl er sprake is van een gelijkwaardige infrastructuur (wat bij verschillen eventueel het gebruik kan beïnvloeden). Bij een extra ontsluiting wordt de route via de Welsummerweg aantrekkelijker. Hier staat tegenover dat deze wordt ingericht als fietsstraat en zal daardoor minder aantrekkelijk worden, aangezien de auto te gast is, en ook de inrichting hierop wordt afgestemd.

Conclusie: een extra ontsluiting biedt geen meerwaarde. Een nieuwe comfortabele ontsluiting kan autogebruik daarbij stimuleren in plaats van het fietsgebruik (wat het doel is). Door het handhaven van het profiel van de Oosterdalfsersteeg 'zuid' (inclusief een aantal te realiseren passeerplaatsen voor de veiligheid en het voorkomen van bermschade), is er een ontsluiting aanwezig. Deze oplossing is, net zoals de fietsstraat Gerner Es, gebaseerd op de STOMP gedachte. Dit wordt nog eens versterkt omdat de Welsummerweg als een fietsstraat zal worden ingericht. Dit zal in totaliteit het gebruik van de fiets stimuleren.

Bij de aanleg van een extra ontsluiting op de benoemde locatie dreigt er ook een ongewenste sluiproute voor autoverkeer te ontstaan. Dit geldt dan met name voor de relatie oostelijk buitengebied richting de Koesteeg/Rondweg en de woongebieden van Dalfsen aan de (noord)westzijde van de Rondweg/Koesteeg. Dit moet te allen tijde worden voorkomen.

5.2.5 Oosterdalfsersteeg 'noord'

Volgens de prognose wordt een lichte toename van het verkeer verwacht ten opzichte van de huidige situatie. Dit is na een zogenaamde 'gestabiliseerde' situatie (de praktijk is dat autoverkeer in het begin naar de beste/vlotste ontsluiting zoekt). Er is geen sprake van een aantrekkelijk ontsluitingsroute richting A28/Zwolle in de spits (geen goede verkeersafwikkeling bij de kruising

met de Koesteeg bij de verkeerslichten van de N340), en dit dient ook niet te worden gestimuleerd.

Gebruik van deze weg moet juist worden ontmoedigd. Met het aanbrengen van bijvoorbeeld grasbetonstenen wordt in principe de weg breder en aantrekkelijker. Ook zal daardoor de snelheid zeer waarschijnlijk toenemen.

Mocht na het gereedkomen van Oosterdalfsen Noord er toch sprake zijn van een onacceptabele toename van het verkeer (om wat voor reden dan ook), dan kunnen aanvullende maatregelen worden overwogen zoals éénrichtingverkeer, verplichte rijrichtingen, (gedeeltelijke) afsluitingen al dan niet met een tijdvenster en/of uitsluiten van bepaalde voertuigen. Maar vooralsnog wordt daar niet van uitgegaan.

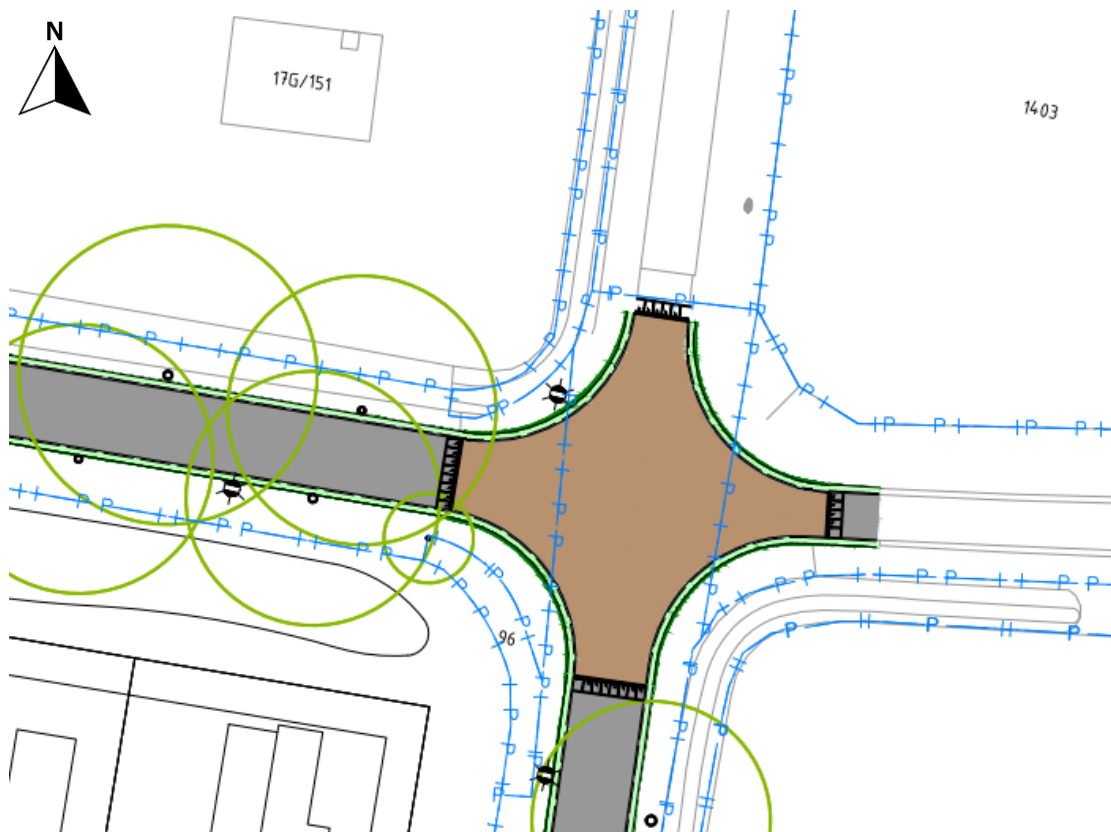
5.2.6 Hofmanssteeg

De bestaande Hofmanssteeg heeft voornamelijk als functie dat het bestemmingsverkeer verwerkt wordt. Dit is in de huidige situatie het geval, en zal ook het geval zijn na de ontwikkeling van Oosterdalfsen Noord. Ten opzichte van het huidige gebruik zal het verkeer niet significant gaan toenemen. Wat de extra aantrekkende werking van het kinderdagverblijf 'De kleine kornuiten' zal zijn is niet exact in te schatten, maar er zal enig aantrekkende werking van uitgaan, maar de aantallen blijven relatief laag. Er worden om die reden verkeerskundig geen maatregelen getroffen. Met de bewoners is afgesproken dat in verband met het geluid de huidige grasbetonstenen worden omgekeerd ter hoogte van de woning. Dit produceert minder geluid.

5.3 Kruisingen en aansluitingen

5.3.1 Gelijkwaardige kruisingen en snelheidsremmende maatregelen

Omdat het gehele woongebied een 30 km-zone betreft, is er in principe altijd sprake van gelijkwaardige kruisingen wanneer het op elkaar aansluitende wegen betreft of bij de aansluiting van een groot parkeerterrein. De gelijkwaardigheid wordt bevorderd door geen voorrangregelingen in te stellen (geen borden of markeringen) en een uitvoering van een kruisingsvlak in gele beton-klinkers met 'taludmarkering' (zoals dat bij een plateau wordt toegepast). De kruisingen hebben op deze manier allemaal dezelfde 'look', terwijl niet iedere kruising van een verhoogd plateau voorzien wordt (principe, zie figuur 45, kruising Oosterdalfsersteeg met Hofmanssteeg).



Figuur 45 Voorbeeld gelijkwaardige kruising en tevens snelheidsremmer

Binnen een 30 km-zone is het volgens de CROW Richtlijnen gebruikelijk dat er gemiddeld om de circa 100 – 150 m een snelheidsremmende maatregel aanwezig is. Dit kan in de vorm van een plateau, drempel of een versmalling. Binnen het ontwerp is dit principe zoveel mogelijk toegepast, waarbij ook gekeken is naar logische en ‘natuurlijke’ locaties voor een maatregel. De maatregelen worden getroffen om te werken aan een geloofwaardig snelheidsregime, immers een 30 km-zone wekt verwachtingen ten aanzien van snelheid en veiligheid.

5.3.2 Uitritten

Voor de herkenbaarheid en uitvoering van uitritten zijn door CROW richtlijnen opgesteld. Alle voorkomende uitritten binnen het projectgebied moeten herkenbaar zijn als uitrit. Wanneer dit op de één of andere manier niet mogelijk is zal de uitrit voorzien worden van een uitritconstructie (met gebruik van inritbanden) óf worden voorzien van een voorrangregeling door middel van verkeersborden. Op de ontwerptekeningen (bijlage 2) zal dit specifiek duidelijk worden gemaakt.

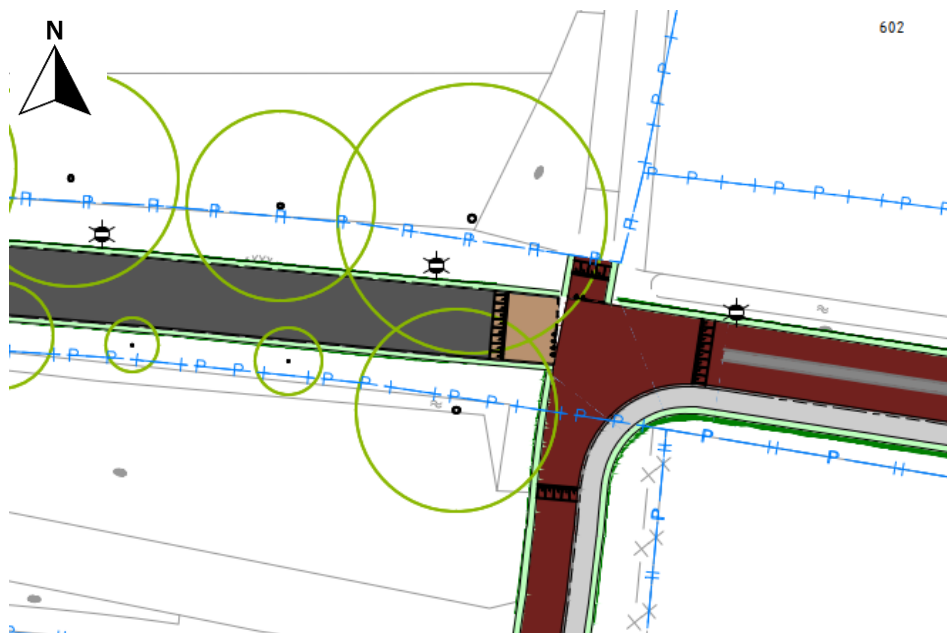
Bij aansluitingen van grote parkeerterreinen, zoals bijvoorbeeld bij het sportpark, wordt gekozen voor gelijkwaardigheid (zie paragraaf 5.3.1.). Dit moet tot uiting komen in de vormgeving, zodat er geen twijfel ontstaat.

5.3.3 Aansluiting fietsstraat ‘west’ en ‘oost

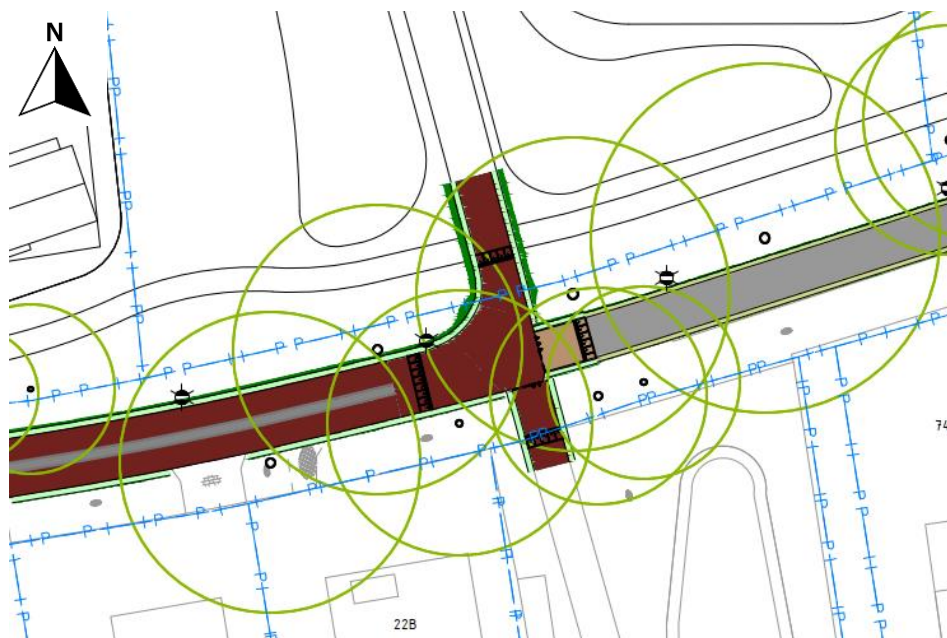
De fietsstraat (Gerner Es ‘midden’) wordt aan de west- en oostzijde met een eenduidig principe aangesloten. Het principe is dat de hoofd fietsroute duidelijke

voorrang heeft door de ETW (Gerner Es 'west') met een uitritconstructie (geheel verhoogd) aan te sluiten. De fietsers met bestemming wijk en sportpark sluiten op het verhoogde deel aan uit de voorrang of met voorrang van rechts.

Een bijkomend voordeel van deze oplossing is dat er meteen sprake is van ontmoediging voor/door het autoverkeer. De route zal minder comfortabel en minder direct/aantrekkelijk zijn. Voor de ontwerpen, zie figuren 46 en 47.



Figuur 46 Aansluiting fietsstraat westzijde



Figuur 47 Aansluiting fietsstraat oostzijde

6 Verkeersafwikkeling

6.1 Algemeen

In het verkeersonderzoek dat in 2022 is uitgevoerd, werd reeds ingegaan op de verkeersafwikkeling als gevolg van de planontwikkeling Oosterdalfsen Noord. In voorliggende rapportage wordt daar nogmaals op ingegaan, met name wat de CROW Richtlijnen daarover vermelden en wat op basis van expert judgement (ervaring) de verwachting is. Daar waar sprake is van twijfel, worden óf verbetermaatregelen aangereikt, óf wordt er voorgesteld om de afwikkeling nader te onderzoeken.

6.2 Wegvakken en hun capaciteit

Naar verwachting komen de toekomstige etmaalintensiteiten op geen enkel wegvak rondom de planontwikkeling boven de 3.000 mvt uit⁸. Er kan gesteld worden dat met deze etmaalintensiteiten de wegvakcapaciteit ruim voldoende is om het verkeer normaal af te kunnen wikkelen in een 30 km-zone. Voor wat betreft de Koesteeg en de Rondweg, is er voldoende (rest)capaciteit om de toename als gevolg van Oosterdalfsen Noord op te vangen. Dit geldt ook voor de diverse voorkomende rotondes in de Koesteeg/Rondweg.

In het geval van aanwezige versmallingen (volgens CROW Richtlijn): bij etmaalintensiteiten tot 4.000 mvt geeft een versmalling nauwelijks verliestijd en is het effect hoogstens attentie verhogend.

6.3 Kruispunten

6.3.1 Koesteeg – Haersolteweg

Het toekomstig autogebruik voor wat betreft de Haersolteweg (bestaande situatie plus de ontwikkeling Oosterdalfsen Noord) is geprognostiseerd. De (nieuwe) totale verkeersintensiteiten liggen op een zodanig (laag) niveau dat de Haersolteweg dit verkeer goed kan verwerken (max. 3.000 mvt/etm.). De Haersolteweg sluit vervolgens aan op de rotonde bij de Koesteeg/Bontekamp die ook nog voldoende restcapaciteit heeft om het extra verkeer als gevolg van Oosterdalfsen Noord te verwerken. Er is op dit moment geen verkeerskundige aanleiding om naar alternatieve ontsluitingen te kijken.

Toekomstige ontwikkelingen

Landelijk is er een enorm woningtekort waardoor de vraag naar woningen erg groot is. Dit woningtekort zal door demografische ontwikkelingen verder oplopen als er onvoldoende woningen worden toegevoegd. Diverse rijkswooningsbouwprogramma's stimuleren daarom woningbouw. Uit het in 2022 gehouden periodieke woningbehoefteonderzoek in de gemeente Dalfsen blijkt ook de grote vraag naar woningen. Ten opzichte van eerdere onderzoeken blijkt dat het vraagoverschot zelf flink is toegenomen, waardoor de krapte op de lokale woningmarkt groter is dan bij het vorige onderzoek.

Er wordt daarom op dit moment onderzocht waar de kern Dalfsen dan eventueel kan worden uitgebreid. Daarvoor zijn op dit moment de gebieden ten

⁸ Verkeersonderzoek Oosterdalfsen Noord, Sweco, 6 juli 2022, zie bijlage 1

westen en noorden van de kern Dalfsen in beeld. Er is nog geen keuze gemaakt voor één van deze gebieden voor het realiseren van woningbouw in de toekomst. Voor beide gebieden moet worden gezorgd voor een goede verkeersafwikkeling. Als wordt gekozen voor het gebied ten noorden van de kern Dalfsen, dan is het aannemelijk dat er een ontsluiting wordt gerealiseerd op de Koesteeg ten noorden van de rotonde Koesteeg/Bontekamp. Als hiervoor wordt gekozen, dan ligt het voor de hand bij deze nieuwe (bouw)ontwikkelingen om alsnog te onderzoeken of de afwikkeling van het autoverkeer en de daarmee samenhangende ontsluitingsstructuur dat nu via de rotonde Haersolteweg/Bontekamp naar de Koesteeg plaatsvindt, via het westelijke gedeelte van de Haersolteweg kan worden afgebogen richting het noorden achter het voormalige horecabedrijf Hof van Dalfsen langs naar de Koesteeg. Daarbij kan dan worden aangesloten op de ontsluiting van het nieuwe woongebied ten noorden van de kern Dalfsen. Er zou hiervoor dan bijvoorbeeld een nieuwe rotonde kunnen worden aangelegd.

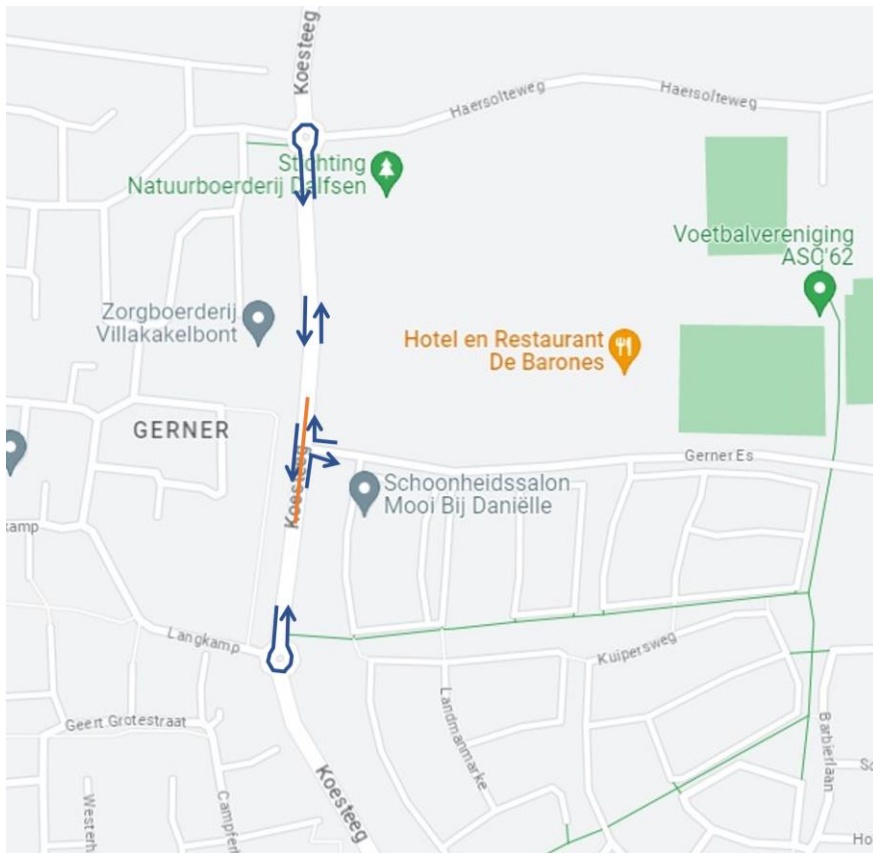
In het kader van dit verkeersonderzoek, is een eventuele nieuwe ontsluitingsweg achter het voormalige horecabedrijf Hof van Dalfsen langs op dit moment nog niet nader onderzocht, omdat nog niet duidelijk is of er aan de noordzijde van de kern Dalfsen wordt uitgebreid met woningbouw, waar een nieuwe ontsluiting op de Koesteeg dan zou moeten komen en bovendien is er zoals eerder aangegeven op dit moment geen verkeerskundige aanleiding om alternatieve ontsluitingen te onderzoeken.

6.3.2 Koesteeg – Gerner Es

In de huidige situatie is de afwikkeling van deze T-kruising niet optimaal. Op sommige momenten is er sprake van een vertraagde afwikkeling. Dit beperkt zich echter tot een paar momenten per etmaal. Dit is veelal te koppelen aan de ochtendspits en, in mindere mate, haal- en brengmomenten van de scholen.

Gemeente Dalfsen zal op het moment dat Oosterdalfsen Noord ontwikkeld is, een vinger aan de pols houden voor wat betreft dit punt. Omdat vanuit de STOMP-gedachte fietsgebruik gestimuleerd wordt (door bijvoorbeeld de aanleg van een fietsstraat), kan een enigszins verminderde afwikkeling juist ook bijdragen aan meer fietsgebruik. Meer fietsgebruik wordt door gemeente Dalfsen geambieerd. Hoe druk het kruispunt werkelijk gaat worden, is nog niet goed in te schatten. Op voorhand worden er om die reden geen (wellicht onnodige) hoge investeringen gedaan.

Een eventuele 'eenvoudige' manier om de eventuele afwikkelingsproblemen het hoofd te bieden, is het hanteren van het principe 'rechts in en rechts uit' (principe volgens figuur 48).



Figuur 48 Principe 'rechts in en rechts uit' (bron: google maps)

Dit betekent dat het verkeer vanuit Gerner Es niet meer linksaf mag slaan richting het centrum. Ook mag het verkeer vanuit de noordelijke richting via de Koesteeg niet meer linksaf slaan richting Gerner Es. In beide gevallen zal men gebruik moeten maken van de 'keermogelijkheid' bij de rotondes met de Haersolteweg en Langkamp. Het nadeel van enigszins omrijden weegt niet op tegen het voordeel van een betere en verkeersveilige afwikkeling.

6.3.3 Koesteeg – Hessenweg (parallelweg)

Het is, zeker na de vestiging van bewoners in de nieuwe wijk, niet ondenkbaar dat men de route via de Oosterdalfsersteeg 'noord' en de parallelweg van de Hessenweg verkiest om bij de kruising met de verkeerslichten te komen. Dit is in theorie de kortste/snelste route (met ongehinderde doorgang). Echter tijdens spijtijden is het de praktijk dat het moeilijk invoegen wordt in de opgestelde rijen voor de verkeerslichten. In de praktijk wordt een enkeling wel doorgelaten maar meerdere voertuigen achter elkaar niet, de afkruisingen op het wegdek zijn aangebracht voor het rechtdoorgaande verkeer op de parallelweg. De verwachting is dat al snel gebruik gemaakt wordt van de beoogde route via de Haersolteweg. Samen met provincie Overijssel zal gemeente Dalfsen een vinger aan de pols houden hoe dit zich ontwikkelt.

Op luwe momenten zal er wellicht wel van de route gebruik gemaakt worden, maar dit zijn relatief gezien lage aantallen (overigens in absolute zin ook). Zie ook paragraaf 4.2.

Zie voor de situatie figuur 49.



Figuur 49 Kruising met VRI Hessenweg-Koesteeg en parallelweg
(bron: cyclomedia)

6.3.4 Oosterdalfsersteeg ‘zuid’ – Welsummerweg

Er zijn geen afwikkelingsproblemen te verwachten als gevolg van de planontwikkeling en de te verwachten intensiteiten.

6.4 Oversteekbaarheid Koesteeg – Rondweg

De oversteekbaarheid (de mate van het eenvoudig/moeilijk kunnen oversteken) van de Koesteeg – Rondweg is onderzocht. Dit onderzoek is gedaan bij de rotonde met de aansluiting Kampmansweg. In de huidige situatie is de oversteekbaarheid matig (gemiddeld). Ook bij de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling Oosterdalfsen Noord blijft het gecategoriseerd als ‘matig’. In die zin is er geen sprake van een significante verslechtering, en zijn er geen directe gevolgen door de ontwikkeling.

De oversteekbaarheid kan in de toekomst, mede in relatie tot het uitvoeren van het STOMP principe, mogelijk worden verbeterd. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door de fietsers meer doorstroming te geven.

De STOMP gedachte brengt een projectoverstijgende visie/uitvoeringsaanpak met zich mee. Binnen het project Oosterdalfsen Noord worden de mogelijke/haalbare ‘voorbereidingen’ getroffen, zoals de fietsstraat Gerner Es en de aanleg van voetpaden.

7 Samenvatting (conclusie)

7.1 Beschouwing

Ten behoeve van de planontwikkeling is er in 2022 een verkeersonderzoek⁹ uitgevoerd. Dit verkeersonderzoek had als doel om de effecten van de ontwikkeling op de mobiliteit in en om het gebied inzichtelijk te maken, en om de kaders in beeld te brengen voor de uitwerking van het vervolg: het ontwerp. In het kader van het vervolg is er een studie uitgevoerd naar de gewenste verkeersmaatregelen om de goede afwikkeling van het verkeer te waarborgen en de noodzakelijke aandacht te schenken aan de verkeersveiligheid. Het ontwerp is afgestemd op het sparen van (waardevolle) bomen, om zo ook het groene en landelijke karakter te behouden.

De uitwerking en ontwikkeling van de verkeersmaatregelen zijn voor een groot deel gebaseerd op de generieke uitgangspunten, voornamelijk volgens de landelijke CROW Richtlijnen. Dat wil zeggen dat er vanuit een 'standaard Programma van Eisen' wordt gewerkt om tot verantwoorde ontwerpen en uitwerkingen te komen.

Ten behoeve van de ontsluiting van het plangebied worden geen nieuwe wegen aangelegd. Uitgangspunt is dat het deel van de Haersolteweg en Oosterdalfsersteeg dat nu buiten de bebouwde kom ligt, binnen de bebouwde kom wordt gesitueerd. Tegelijkertijd wordt hiermee het snelheidsregime 30 km/u (alle wegen komen op die manier binnen de 30 km zone te liggen). De Oosterdalfsersteeg 'noord' en de Hofmanssteeg zijn en blijven 60 km wegen buiten de bebouwde kom.

Belangrijke 'draggers' binnen de uitwerking vormen de hoofdontsluitingsstructuur en de regionale fietsroute. De hoofdontsluitingsstructuur betreft de wegen die voor een goede en veilige afwikkeling zorgen van het verkeer van en naar Oosterdalfsen Noord, en ook het verkeer van en naar de bestaande bestemmingen. De hoofdontsluitingsstructuur bestaat uit deze wegen (het 'hoefijzer):

- Haersolteweg;
- Oosterdalfsersteeg 'midden';
- Gerner Es.

De hoofdontsluitingsstructuur (het 'hoefijzer') is herkenbaar door het toepassen van een elementenverharding in een grijze kleur met een vaste breedte van 4.80 meter. De gelijkwaardige kruispunten worden vormgegeven met een gele elementenverharding, al dan niet verhoogd met een plateau. Verhoogde kruispunten fungeren ook als snelheidsremmer, en worden in een systematiek verwerkt met een regelmatig voorkomende snelheidsremmer om een geloofwaardige en veilige snelheid te creëren. Op een aantal plekken wordt gebruik gemaakt van de al aanwezige 'natuurlijke' versmallingen op de Haersolteweg. Op deze plekken wordt de rijbaan versmald en worden er veilige voorzieningen voor fietsers getroffen.

⁹ Verkeersonderzoek Oosterdalfsen Noord, Sweco, 6 juli 2022, zie bijlage 1

De Oosterdalfsersteeg 'zuid' zorgt voor de verbinding van en naar het centrum en krijgt dezelfde materialisering als het 'hoefijzer'. De bestaande breedte van de Oosterdalfsersteeg 'zuid' wordt ongeveer behouden, zodat er geen kap van waardevolle bomen hoeft plaats te vinden. Na een zorgvuldige afweging, mede in relatie tot de verwachte intensiteiten, kan worden volstaan met enkele passeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer.

De Gerner Es heeft een soort van 'dubbelfunctie'. Enerzijds maakt het onderdeel uit van de hoofdontsluitingsstructuur, anderzijds wordt het voor een deel ingericht als een fietsstraat. Deze fietsstraat maakt onderdeel uit van een regionale fietsroute die ook door het plangebied loopt, de Oosterdalfsersteeg 'midden' kruist en vervolgens aansluit op de Welsummerweg. Met de inrichting als fietsstraat wordt het autoverkeer ontmoedigd. Samen met de aanleg van voetgangersvoorzieningen langs de Gerner Es (aansluitend op de voetpaden van het plangebied) zijn dit maatregelen die aansluiten bij het STOMP principe, waarbij prioriteit wordt gegeven aan lopen en fietsen. Door dit te stimuleren, nemen naar verwachting de autoritten af en nemen fietsbewegingen toe. Ook kan er bijvoorbeeld te voet naar het sportpark worden gegaan.

De Gerner Es 'west' is nu nog voorzien van rode fietsstroken. Deze zullen vervallen door dit deel van de Gerner Es van een nieuwe asfaltlaag te voorzien. Dit zal zijn in de vorm van een 'streetprint'. Hierdoor krijgt het de 'look' van de hoofdontsluitingsstructuur.

De Oosterdalfsersteeg 'noord' zal ondanks een verwachte lichte toename van verkeer niet worden aangepast. Het doel is om autoverkeer te ontmoedigen. De parallelweg van de Hessenweg (N340) is niet geschikt als ontsluitingsroute voor woonwijken.

De Hofmanssteeg is voornamelijk bedoeld om het bestemmingsverkeer te verwerken. Het kinderdagverblijf 'De kleine kornuiten' heeft een verkeers-aantrekkende werking die naar verwachting door de planontwikkeling nog wat zal toenemen. Ten opzichte van het huidige aanbod zal dit niet significant zijn.

Naar verwachting zal, ondanks de toename van het verkeer door de planontwikkeling, de verkeersafwikkeling op de bestaande kruisingen goed zijn en blijven. Bij met name de kruising Koesteeg – Gerner Es zal een vinger aan de pols worden gehouden, omdat er in de huidige situatie momenten in de spits voorkomen waarbij de afwikkeling vertraagd is. Eventueel kan de maatregel 'rechts in en rechts uit' een snelle en eenvoudige oplossing bieden.

7.2 Conclusie

Met het ontwerp en bijbehorende maatregelen kan het verkeer rondom Oosterdalfsen Noord goed en veilig worden afgewikkeld. Met het toepassen van het STOMP principe, zullen er naar verwachting minder autoritten plaatsvinden, met name voor de korte(re) afstanden. Bij het bepalen van de verkeersgeneratie en -afwikkeling is rekening gehouden met de 'traditionele' benadering, dus is rekening gehouden met een worst-case scenario. Wanneer met deze getallen rekening wordt gehouden, zijn er geen problemen met de verkeersafwikkeling. Met het 'inwisselen' van autoritten voor fietsritten zal dit alleen maar een gunstiger afwikkelingsbeeld opleveren.

Door aan te sluiten op de landelijke richtlijnen van CROW, wordt een duurzaam veilig wegennet gerealiseerd, zodat iedere weggebruiker zich veilig kan verplaatsen.

Bijlage 1 – Verkeersonderzoek Oosterdalfsen Noord, Sweco, 6 juli 2022

Bijlage 2 – Ontwerp VO (totaal)

Bijlage 3 – Visualisaties













Together with our clients and the collective knowledge of our 18,500 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together