

Oplegnotitie Verkeersgeneratie Oosterdalfsen Noord

1 Inleiding

Met name in 2022 is er door Sweco onderzoek uitgevoerd naar onder andere de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling 'Oosterdalfsen Noord'. De destijds berekende verkeersgeneratie was gebaseerd op een door de gemeente Dalfsen aangeleverd bouwprogramma. De berekende verkeersgeneratie is vervolgens gebruikt als uitgangspunt voor het onderzoek in 2023, namelijk een onderzoek naar de gewenste concrete verkeers- en inrichtingsmaatregelen.

Vanwege een aantal (door)ontwikkelingen is er door de gemeente Dalfsen een scenario uitgewerkt met een verhouding van 40% vrije sector en 60% sociaal (dit was voorheen 50%/50%). In en rond het plangebied is nu sprake van een totaal van 398 woningen.

De gemeente Dalfsen heeft aan Sweco gevraagd om dit scenario door te rekenen, en om te onderzoeken of dit eventueel gevolgen heeft ten aanzien van de conclusies vanuit beide voornoemde onderzoeken (resp. in 2022 en 2023).

De oplegnotitie gaat hier verder op in.

2 Nieuw Bouwscenario

In en rond het plangebied is nu sprake van een totaal van 398 woningen, en het scenario kent een verhouding van 40% vrije sector en 60% sociaal, dit is als volgt (verder) gedefinieerd:

Woningtypen



In verband met het bepalen van de bijbehorende verkeersgeneratie is de volgende indeling aangehouden:

	aantal
vrijstaand	48
tweekapper groot	23
tweekapper klein	13
rij - vrije sector	40
rij - sociale koop	24
rij - sociale huur	32
Rug aan rug woningen	34
tiny houses - soc. Huur, spoed	12
hofjeswoningen	12
patio/levensloop	14
appartementen duur	24
appartementen sociale huur	62
appartementen sociale koop	36
appartementen middelduur -buiten grex-	20
handhaven -buitengrex-	4
	398

3 Verkeersgeneratie

3.1 Bepalen verkeersgeneratie

Op basis van het nieuwe bouwscenario kan worden bepaald hoeveel autoverkeer 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). Het CROW hanteert kencijfers per gebiedstype en per stedelijkheidsgraad. De kencijfers kennen een bandbreedte.

Per functie is het maximale kencijfer opgenomen voor gebiedstype 'Rest bebouwde kom' en stedelijkheidsgraad 'Weinig stedelijk' (dus maximaal in de bandbreedte).

3.2 Resultaten

Er is rekening gehouden met de kencijfers voor een 'werkdag', waarop normaliter de piek ligt, en het maximum van de bandbreedte. De berekende verkeersgeneratie per etmaal is hieronder weergegeven:

	aantal	kencijfer	generatie
vrijstaand	48	8,6	412,8
tweekapper groot	23	8,2	188,6
tweekapper klein	13	8,2	106,6
rij - vrije sector	40	7,8	312
rij - sociale koop	24	7,8	187,2
rij - sociale huur	32	7,8	249,6
Rug aan rug woningen	34	7,8	265,2
tiny houses - soc. Huur, spoed	12	3,5	42
hojeswoningen	12	7,8	93,6
patio/levensloop	14	8,2	114,8
appartementen duur	24	8,2	196,8
appartementen sociale huur	62	4,5	279
appartementen sociale koop	36	6,4	230,4
appartementen middelduur -buiten grex-	20	8,2	164
handhaven -buitengrex-	4	8,6	34,4
	398		2877

De totale verkeersgeneratie op etmaalbasis is 2877 motorvoertuigen.

4 Gebruik van de omliggende wegen

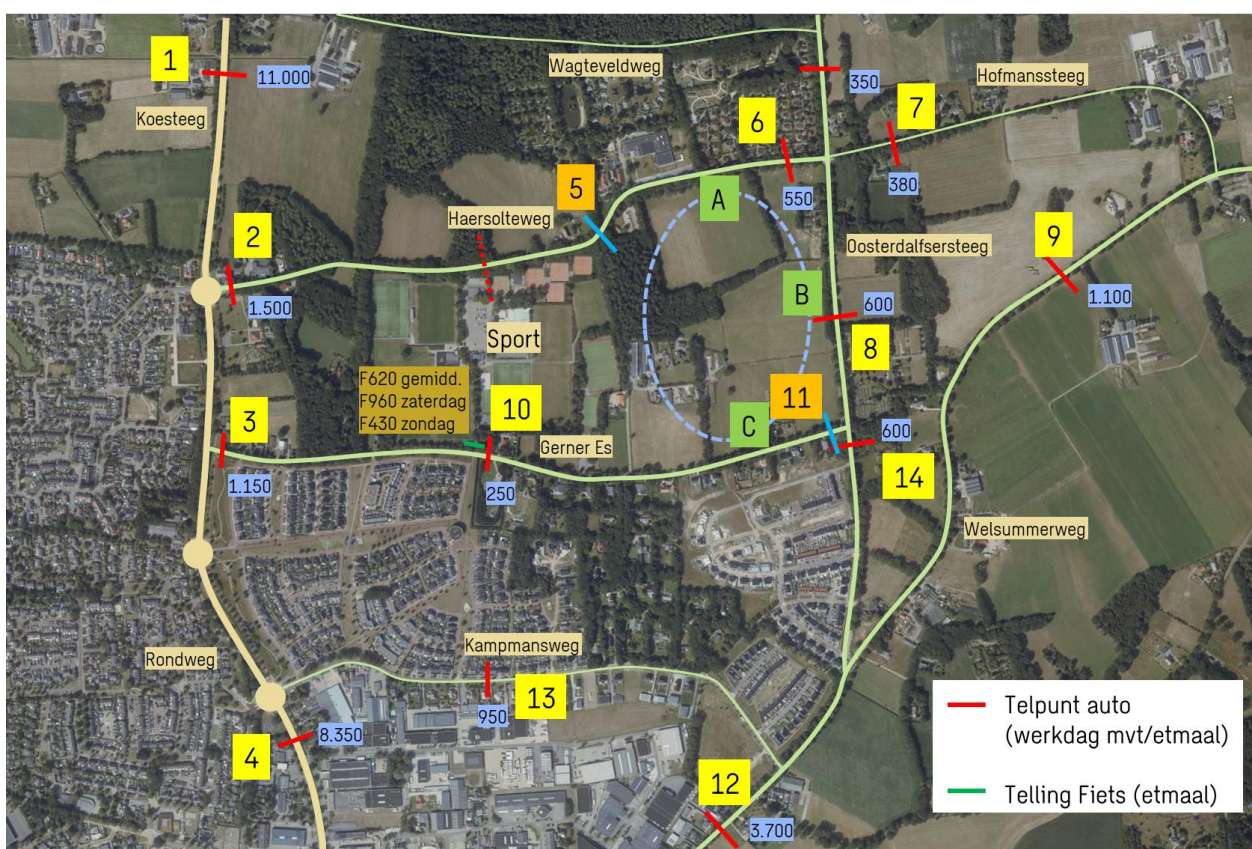
In hoofdstuk 3 is de totale verkeersgeneratie bepaald. Voor wat betreft de bestaande omliggende wegen is het van belang om een prognose uit te werken. Anders gezegd: hoeveel verkeer rijdt er straks per etmaal op een bepaalde weg. Een vraag hieraan gekoppeld is of de betreffende weg de verkeersprognose qua verkeersafwikkeling aankan, ten opzichte van de groei naar aanleiding van het nieuwe bouwscenario. Het uitgangspunt hierbij zijn de

conclusies en aanbevelingen vanuit met name het onderzoek van Sweco in 2023.

26-06-2024

4.1 Telpunten

Onderstaand kaartje geeft de telpunten in het gebied weer (geel is werkelijk geteld en oranje is een tussenliggend punt als 'ingeschat ijkpunt' op basis van de omliggende tellingen), in blauw de getelde aantallen motorvoertuigen per etmaal). Deze telpunten zijn de 'ijkpunten' voor wat betreft de verkeersprognose van het plangebied. Hoofdstuk 4.2 betreft de cijfers vanuit de bouwontwikkeling naar de direct aansluitende wegen. Hoofdstuk 4.3 betreft de cijfers van de wegen in het grotere gebied daar omheen.



4.2 Verdeling van het verkeer

De groene aanduidingen A/B/C zijn een weergave van de verzameling van aansluitingen aan de noord-, oost-, en zuidzijde vanuit de bouwontwikkeling Oosterdalfsen Noord op de omliggende wegen:

Plankaart



De totale verkeersgeneratie (Hoofdstuk 3) wordt verdeeld over de hiervoor genoemde 3 aansluitingen (A/B/C) vanuit het plan op de omliggende wegen:

totaal generatie:		2877
Uitgang A	30%	863
Uitgang B	45%	1295
Uitgang C	25%	719

Dit is een schatting op basis van het aantal aansluitingen en het bouwprogramma.

4.3 Prognose per telpunt (per weg)

De waarden van de huidige tellingen worden met 10% verhoogd, als zijnde de zogenaamde 'autonome groei' in 2034 (2024 + 10 jaar). De groei van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling Oosterdalfsen Noord wordt hierbij opgeteld. Er wordt gebruikt gemaakt van een 'model' waar is ingeschat welk aandeel per aansluiting A/B/C van een bepaalde weg gebruik gaat maken.

Op basis van bovengenoemde werkwijze zijn dit de resultaten per telpunt, waarbij de kolom 'totaal 1' het totaal autonome groei plus ontwikkeling Oosterdalfsen Noord laat zien, en kolom 'TOTAAL 2' het totaal wanneer er ook een aandeel wordt meegenomen die wordt gegenereerd door een aantal andere ontwikkelingen in Dalfsen die enige invloed op de betreffende wegen hebben:

		prognose	toename	toename	toename		andere	
telpunt	huidig	2034	uitgang A	uitgang B	uitgang C	totaal 1	ontw.	TOTAAL 2
1	11000	12100	345	383	306	13134	160	13294
2	1500	1650	690	637	0	2978	50	3028
3	1150	1265	0	129	611	2006	125	2131
4	8350	9185	345	383	306	10219	30	10249
5	550	605	690	637	0	1933	50	1983
6	550	605	148	637	0	1390	50	1440
7	380	418	25	10	0	453	0	453
8	600	660	148	647	0	1455	50	1505
9	1100	1210	0	0	0	1210	25	1235
10	250	275	0	129	611	1016	125	1141
11	250	275	0	129	108	512	50	562
12	3700	4070	148	518	108	4843	50	4893
13	950	1045	0	0	0	1045	0	1045
14	600	660	148	518	108	1433	50	1483

5 Conclusie

Om de mate van afwikkeling, maar ook van verkeersveiligheid, te 'bewaken' wordt er vaak met 'grenswaarden' gewerkt. Deze grenswaarden kennen ook een bepaalde bandbreedte omdat lokale omgevingsaspecten van invloed zijn. Een algemene stelregel is dat een erftoegangsweg 30km binnen de bebouwde kom een maximum grenswaarde kent van 3.000 – 5.000 motorvoertuigen per etmaal.

Een ander uitgangspunt is de grens van het aantal motorvoertuigen per etmaal bij het toepassen van een versmalling. Volgens de CROW richtlijnen ligt dit op maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal.

Voor wat betreft de omliggende (relevante) wegen van het plangebied die ook aangemerkt worden als een erftoegangsweg 30km betreft dit de telpunten:

- 2 (Haersolteweg)
- 3 (Gerner Es)
- 5 (Haersolteweg)
- 6 (Haersolteweg)
- 8 (Oosterdalfsersteeg 'midden')
- 10 (Gerner Es)
- 11 (Gerner Es)
- 14 (Oosterdalfsersteeg 'zuid')

Geconcludeerd kan worden dat de bovengenoemde grenswaarden niet overschreden worden. Hiermee kan ook worden geconcludeerd dat de voorstellen voor de verkeersmaatregelen (onderzoek Sweco 2023) ongewijzigd doorgevoerd kunnen worden.

Bovenstaande conclusie is gebaseerd op de prognose van het gebruik in 2034 in een 'worstcasescenario'. Er is gerekend met kencijfers 'maximaal in de bandbreedte' en er is geen reductie toegepast vanwege de toepassing van (elementen van) het STOMP-principe (Stimulering van wandelen en fietsen kan het autogebruik verminderen). Doorvoering/doorberekening van beide zal een lagere verkeersgeneratie opleveren.