

# Ontwikkeling Oosterdalfsen Noord te Dalfsen

## Verkeersonderzoek

6 juli 2022

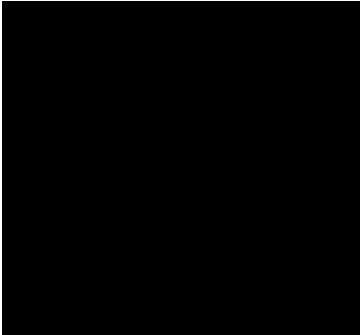


Opdrachtgever:

gemeente **Dalfsen** 

Document titel            Ontwikkeling Oosterdalfsen Noord te Dalfsen  
Ondertitel                Verkeersonderzoek

Projectnummer            51001956  
Revisie                    Definitief  
Datum                      6-7-2022

Auteur                      
E-mail adres  
Gecontroleerd

Goedgekeurd            

## **Inhoudsopgave**

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Bestaande situatie</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Uitgangspunten voor het onderzoek</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Ontwikkellocatie Oosterdalfsen Noord</b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>Toetsing en conclusies (aanbevelingen)</b>	<b>24</b>

# 1 Inleiding

De ontwikkeling 'Oosterdalfsen Noord' is gelegen aan de noordoostzijde van de kern van Dalfsen. Het is het vervolg op bouwplan Oosterdalfsen 1<sup>e</sup> fase (zuid). De Gerner Es vormt de scheiding tussen het bestaande bouwplan en de uitbreiding. Het betreft in totaal een uitbreiding met 338 woningen.

Ten behoeve van de ontwikkeling is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit verkeersonderzoek heeft als doel om de effecten van de ontwikkeling op de mobiliteit in en om het gebied inzichtelijk te maken. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de bestaande verkeerskundige situatie beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de uitgangspunten die aan het onderzoek ten grondslag liggen. Hoofdstuk 4 gaat in op de kenmerken die bij de planontwikkeling horen. Tenslotte vindt in hoofdstuk 5 toetsing plaats, worden conclusies getrokken, en worden aanbevelingen gedaan.

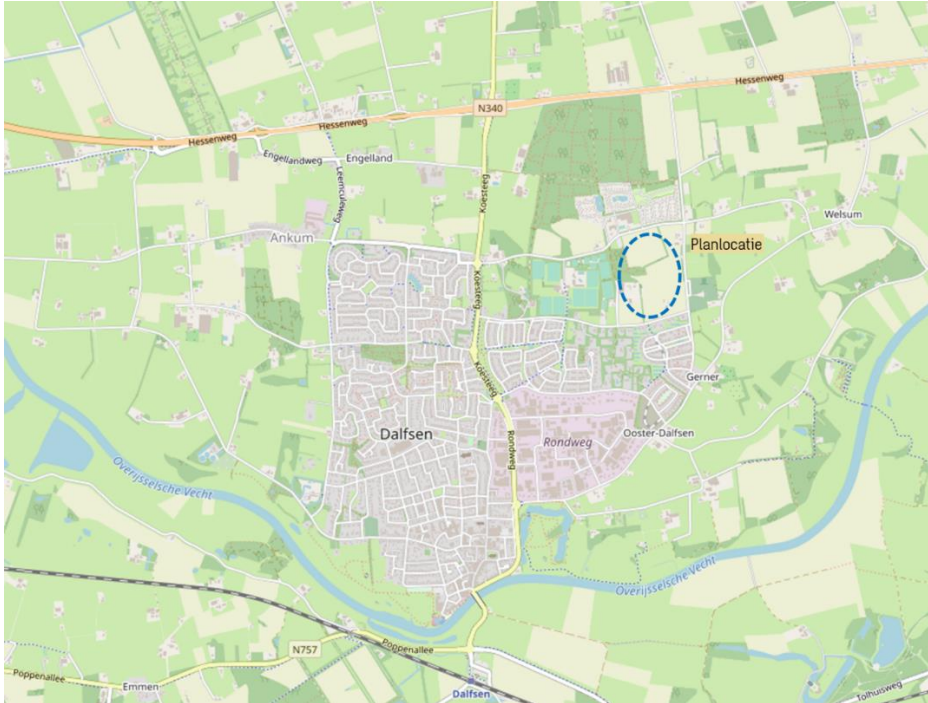


*Figuur 1-1: ligging van de ontwikkeling ten opzichte van de omliggende wegen. (Bron: Cyclo Media).*

## 2 Bestaande situatie

### 2.1 Ligging

De planontwikkeling is gelegen aan de noordoostzijde van de kern van Dalfsen (zie figuur 4-1).



Figuur 2-1: ligging van de planontwikkeling (Bron: Open Street Map).

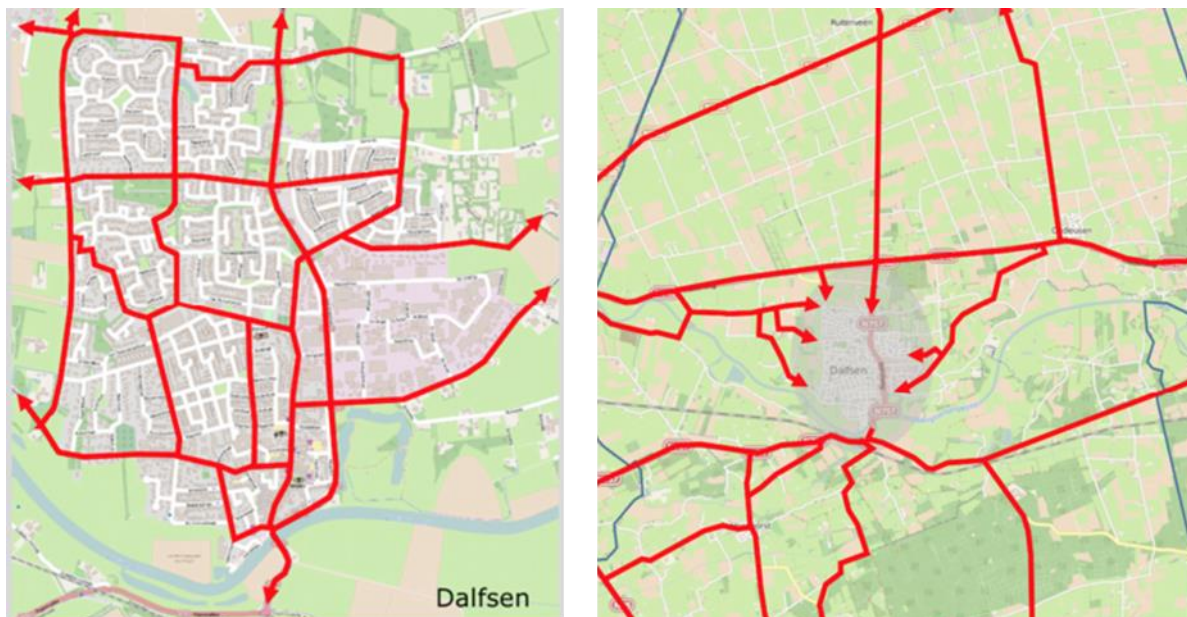
Ten noorden van Dalfsen ligt de aansluiting op de hoofdwegenstructuur, namelijk op de N340. De N340 is een regionale stroomweg en staat in directe verbinding met de A28. De aansluiting Koesteeg-N340 ligt op ca 7,5 km van de A28. 9km oostwaarts kan worden aangesloten op een belangrijke regionale noord-zuid route, namelijk de N348 (bij Ommen).

### 2.2 Verkeerskundige kenmerken, ontsluiting, routing en netwerken

#### 2.2.1 Structuur fietsverkeer

De gemeente Dalfsen vraagt nadrukkelijk aandacht voor veilige en aantrekkelijke fietsroutes en -voorzieningen, zowel voor routes binnen de gemeente als voor regionale routes naar Zwolle, Ommen en Raalte. Door een kwaliteitsslag te maken op kansrijke routes naar school en werk zal het fietsgebruik toenemen. Dat blijft een belangrijke doelstelling van het fietsbeleid van de gemeente. Het draagt bij aan de gezondheid van mensen en de bereikbaarheid van de regio. Door een verdere groei van het fietsverkeer is ook extra aandacht nodig voor het parkeren van fietsen.

In 2016 is het huidige GVVP vastgesteld, met daarin opgenomen het wensbeeld voor de hoofd fietsroutes in de kernen en in het buitengebied, volgens figuur 2-2a. Een nadere uitwerking heeft plaatsgevonden in de Integrale Fietsvisie 2020, zie figuur 2-2b.



Figuur 2-2a: hoofdfietsstructuur gemeente Dalfsen, links kernen, rechts buitengebied (Bron: GVVP Gemeente Dalfsen 2016-2026)



Figuur 2-2b: hoofdfietsstructuur gemeente Dalfsen, zwarte lijnen= toegevoegd binnen de Fietsvisie (Bron: Integrale Fietsvisie Gemeente Dalfsen 2020)

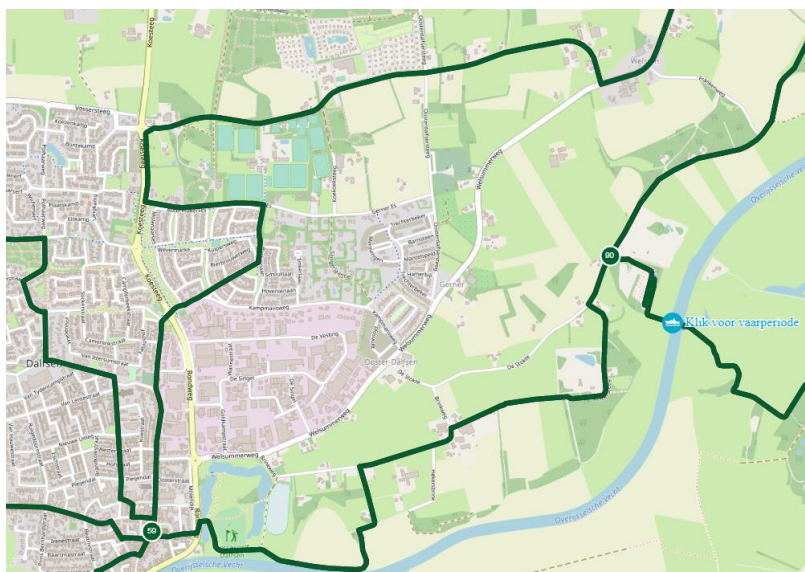
Om objectief te kunnen bepalen in welke fietsroutes de provincie Overijssel de komende jaren wil investeren, heeft zij het Kernnet Fiets Overijssel opgesteld. Daarbinnen zijn routes geprioriteerd en samen vormen deze routes het geprioriteerde Kernnet Fiets. Het geprioriteerde Kernnet bestaat vooral uit regionale verbindingen waar de grootste toename van fietsers verwacht wordt, zoals bijvoorbeeld de fietsroute Zwolle – Dalfsen

Om te bepalen met welke routes de gemeente Dalfsen de komende jaren aan de slag wil, zijn voor de Integrale Fietsvisie de routes uit het Kernnet onder de loep genomen. Daarbij is ook goed gekeken naar de routes door de kernen en er zijn prioriteiten aan routes toegekend. Één van de genoemde fietsroutes loopt via de Gerner Es langs/door het plangebied in oostelijke richting. Het betreft de Snelfietsroute F340 Zwolle-Dalfsen-Ommen-Hardenberg (figuur 2-2c).



Figuur 2-2c: geprioriteerde route: Snelfietsroute F340 Zwolle-Dalfsen-Ommen-Hardenberg (Bron: Integrale Fietsvisie Gemeente Dalfsen 2020)

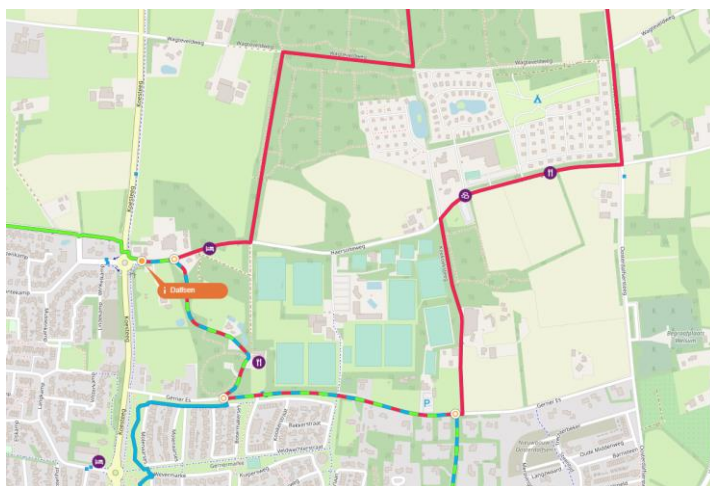
Via de Haersolteweg en een deel van de Gerner Es is er sprake van een toeristische Fietsknooppuntenroute, zie figuur 2-3.



Figuur 2-3: Fietsknooppuntenroutes plangebied (Bron: Vechtdaloverijssel.nl)

## 2.2.2 Wandelnetwerk

Zoals reeds aangegeven zijn er weinig tot geen voetgangersvoorzieningen aanwezig langs de wegen rond het plangebied. Een deel van de Oosterdalfsersteeg, een groot deel van de Gerner Es en een deel van de Haersolteweg maken deel uit van het Wandelnetwerk, zie figuur 2-4.



Figuur 2-4 Wandelnetwerk plangebied (Bron: Vechtdaloverijssel.nl)

### 2.2.3 Structuur gemotoriseerd verkeer

In 2016 is de huidige wegcategorisering vastgesteld, volgens figuur 2-5, waar op de stroomwegen (landelijke en regionaal) en de gebiedsontsluitingswegen zijn aangegeven.



Figuur 2-5: wegcategorisering gemeente Dalfsen. (Bron: GVVP Gemeente Dalfsen 2016-2026).

Dalfsen ligt bij een regionale stroomweg, de N340. Dit houdt in dat er een goede verbinding is met het hoofdwegennet voor wat betreft doorstroming en bereikbaarheid.

Het gebied van Planontwikkeling Oosterdalfsen Noord wordt met de Haersolteweg en de Gerner Es ontsloten op de Koesteeg, die in verbinding staat met de N340. Op deze wijze is een directe en vlotte verbinding richting de hoofdwegenstructuur aanwezig. Ten oosten van de planontwikkeling ligt de Oosterdalfsersteeg, samen met de Haersolteweg en de Gerner Es vormt het de 'ontsluitingsstructuur' rond het plangebied, het betreft in alle gevallen 'erftoegangswegen (ETW)'. De ligging van de planontwikkeling en omliggende wegen wordt in figuur 2-6 weergegeven.





Figuur 2-6: ligging van de planontwikkeling (Bron: Cyclo Media).

De Haersolteweg en de Gerner Es sluiten aan op de Koesteeg, zie figuur 2-7 en 2-8.



Figuur 2-7: aansluiting Haersolteweg - Koesteeg (Bron: Cyclo Media).



*Figuur 2-8: aansluiting Gerner Es - Koesteeg (Bron: Cyclo Media).*

De Haersolteweg en Gerner Es sluiten aan de oostzijde aan op de Oosterdalfsersteeg (figuur 2-9).



*Figuur 2-9: aansluiting Haersolteweg (links) en Gerner Es (rechts) op de Oosterdalfsersteeg (Bron: Cyclo Media).*

#### 2.2.4 Verkeerskundige kenmerken

In figuur 2-10 worden de huidige maximum snelheden en bebouwde komgrenzen aangegeven.



Figuur 2-10: huidige maximum snelheden en bebouwde komgrenzen (Bron Cyclo Media).

De Haersolteweg, de Gerner Es en de Oosterdalfsersteeg zijn de belangrijkste ontsluitingswegen voor de planontwikkeling. Hierna worden de 3 wegen afzonderlijk beschreven.

### Haersolteweg

De Haersolteweg ligt voor een groot deel buiten de bebouwde kom (60km). Aan de Haersolteweg bevinden zich een aantal functies zoals het sportpark Gerner en een aantal recreatie en ontspanningsmogelijkheden (zwembad, horeca en vakantiepark). Voor een deel is de Haersolteweg 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 is, over een lengte van ca 40 meter, een versmalling aanwezig. De rijbaan is in de versmalling ca 3.20 meter breed. Een 2<sup>e</sup> versmalling zit ter hoogte van de tennisvereniging. Het wegprofiel is ook hier ca 3.20 meter breed en de versmalling is ca 20 meter lang. Over het algemeen is de verharding ca 4.50 meter breed, en is op een aantal plekken voorzien van overrijdbare grasbetonstenen om meer passeermogelijkheden te bieden. Er zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig.



Figuur 2-11: huidige Haersolteweg (Bron Cyclo Media).

### *Gerner Es*

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

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



*Figuur 2-12: huidige Gerner Es (Bron Cyclo Media).*

### *Oosterdalfsersteeg*

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



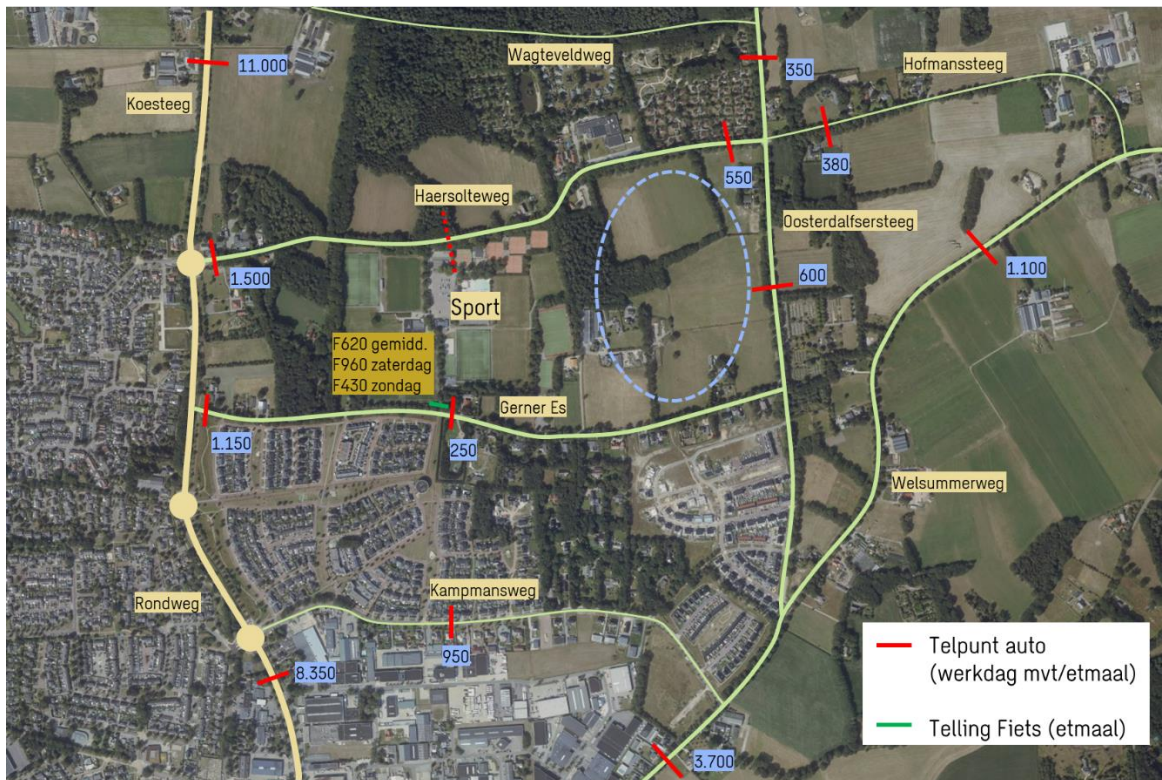
*Figuur 2-13: huidige Oosterdalfsersteeg (Bron Cyclo Media).*

Tussen de Haersolteweg en de Gerner Es ligt de Koekoeksteeg. De zuidelijke helft bestaat uit een klinkerverharding, het noordelijk deel is een zandpad, het geheel ligt buiten de huidige komgrenzen. De Koekoeksteeg ontsluit enkele aanliggende percelen en heeft verder geen doorgaande of ontsluitende functie.

## **2.3 Verkeersintensiteiten**

In 2020 en in 2021 zijn er op verschillende momenten tellingen uitgevoerd. Vanwege de corona pandemie zijn de tellingen van 2020 opgehoogd met een percentage wat overeenkomt met de hoeveelheid verkeer wat, als gevolg van de pandemie, gemiddeld minder aanwezig was op de Nederlandse hoofdwegen. Tijdens de tellingen in 2021 waren er relatief weinig coronamaatregelen en

was Nederland redelijk 'open'. Bij vergelijking van de tellingen uit 2020 en 2021 bleek dat er weinig verschillen zaten in 2020 inclusief ophoging en 2021 zonder ophoging. In 2022 heeft er nogmaals een telling plaatsgevonden op een aantal punten. De resultaten van de tellingen zijn in figuur 2-14 weergegeven.



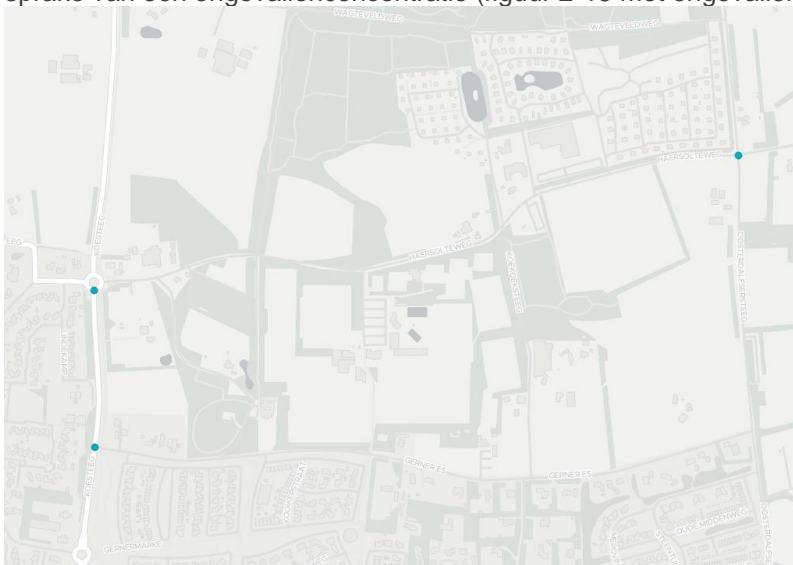
Figuur 2-14: Telgegevens huidige situatie

## 2.4 Verkeersafwikkeling

Ten aanzien van de verkeersafwikkeling is volgens de Gemeente Dalfsen de kruising Gerner Es met de Koesteeg een aandachtspunt tijdens de spitsmomenten. Op andere aansluitingen zijn geen aandachtspunten te noemen.

## 2.5 Verkeersveiligheid

Er is sprake van 3 ongevallen in het gebied in de periode 2018-2020 (3 afgesloten jaren). Er is geen sprake van een ongevallenconcentratie (figuur 2-15 met ongevallenkaart).



Figuur 2-15: ongevallenkaart (Bron: VIA).

Vanuit de omgeving, met name Gerner Es en Haersolteweg zijn er wel signalen dat men zich er onveilig voelt (subjectieve onveiligheid). Met geeft een hoge snelheid en te weinig ruimte als belangrijkste oorzaken aan.

## 2.6 Bereikbaarheid actief en openbaar vervoer

Voor voetgangers zijn er op dit moment geen voorzieningen aanwezig langs de omliggende wegen van het plangebied. Binnen het GVVP 2016-2026 spreekt de gemeente de ambitie uit om, daar waar mogelijk, de verplaatsingen te voet te willen stimuleren (voor jong en oud).

Dalfsen ligt aan de spoorverbinding tussen Emmen en Zwolle, en is op deze manier goed ontsloten richting Zwolle en daarmee op het landelijk spoornetwerk. Vanaf het plangebied is het ca 10 minuten fietsen naar het station van Dalfsen (aan de overzijde van de Vecht).

Door Dalfsen rijdt buslijn 167 (over de Rondweg en Koesteeg), lijn 568 en de buurtbus (lijn 591). Met name de buurtbus doet het plangebied aan met een halte aan de Oosterdalfsersteeg. Zie figuur 2-16.



Figuur 2-16: openbaar vervoer lijnen (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 gemeente Dalfsen is aangeleverd voor wat betreft de ontwikkellocatie.

#### *Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP)*

Het huidige (overkoepelende) beleid op gebied van verkeer en vervoer is opgenomen in het GVVP 2016-2026. Daar waar van toepassing is hieruit geput.

#### *Regionale Fietsroutes*

Er is sprake van een regionale fietsroute door/langs het plangebied. Met name betreft dit de Gerner Es. De uitvoering volgt uit de 'ontwerpprincipes Fiets' van de Provincie Overijssel (2022). Zie ook 2.2.1.

#### *Mobiliteitsambities*

De gemeente Dalfsen heeft de ambitie om het zogenaamde 'STOP' principe te hanteren (Stappen-Trappen-Openbaarvervoer-Privéauto, en voor wat betreft prioriteit in deze volgorde). Voor de ontwikkeling Oosterdalfsen Noord betekent dit dat de voetganger en de fietser een belangrijke plaats innemen. Enerzijds worden gezonde mobiliteitsvormen gestimuleerd en anderzijds spelen bijkomende effecten als vervoerskeuze en bijvoorbeeld autobezit een rol. Wanneer bijvoorbeeld fietsgebruik wordt gestimuleerd dan heeft dit ook effect op de autoritten (verkeersgeneratie) van het gebied. De stimulering wordt primair gezocht in de ligging en uitvoering van infrastructuur. Daarnaast wordt er gekeken om de elektrische deelauto en de deelfiets prominent een plek te geven. Het verbeteren van de locatie en inrichting van de buurtbushaltes behoort ook tot de acties. Verder is het streven om bestaande parkeervoorzieningen beter te benutten. Bezoekers bijvoorbeeld zouden 'verderop' kunnen parkeren als incidentele parkeerder. De verkeersgeneratie zal nog traditioneel worden bepaald en kan gezien worden als een 'worst case scenario'.

De ambitie uit zich ten aanzien van de planontwikkeling concreet in het prioriteit geven aan de fietser en voetganger voornamelijk op/langs de Gerner Es. Er wordt meteen gezocht naar een combinatie met de regionale fietsroute om die via de Gerner Es en langs/door het plangebied Oosterdalfsen Noord te leiden.

#### *Parkeernormen*

Er is gebruikt gemaakt van de Kadernota Parkeernormen Dalfsen 2020. Volgens de Nota ligt de planontwikkeling in de zone 'rest bebouwde kom' waarbij onderstaande normen behoren (figuur 3-1):

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekersaandeel /percentage
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,4	2,3	2,4	0,3
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,3	2,2	2,2	0,3
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,1	2	2	0,3
Koop, appartement, duur	Per appartement	1,2	2,1	2,1	0,3
Koop, appartement, midden	Per appartement	1	1,9	1,9	0,3
Koop, appartement, goedkoop	Per appartement	0,9	1,6	1,6	0,3
Huur, huis, vrije sector	Per woning	1,1	2	2	0,3
Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,9	1,6	1,6	0,3
Huur, appartement, duur	Per appartement	1	1,9	1,9	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	Per appartement	0,7	1,4	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,5	0,7	0,7	0,2
Aanleunwoning, serviceflat	Per woning	0,8	1,2	1,2	0,3

Figuur 3-1: normen vanuit de Kadernota Parkeernormen Dalfsen 2020

Daar het van toepassing is worden ook de fietsparkeernormen van de gemeente Dalfsen toegepast.

#### *Parkeren op eigen terrein*

De Gemeente Dalfsen hanteert in de basis de Kadernota Parkeernormen Dalfsen 2020. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein worden daarom correctiefactoren toegepast. In de onderstaande tabel 3-2 zijn de berekeningsaantallen voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen opgenomen. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan dient hier rekening mee te worden gehouden. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met bijbehorende ontwerpeis.

	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
Woningen met garage	0,0 p.p.	n.v.t.
Woning met oprit	1,0 p.p.	Oprit minimaal 6 meter diep en 2,5 meter breed
Woning met carport	1,0 p.p.	Carport minimaal 6 meter diep en 2,5 meter breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	2,0 p.p.	Oprit minimaal 6 meter diep en 5 meter breed
Garagebox geclusterd	0,4 p.p.	Minimaal 5 meter diep

*Tabel 3-2: berekeningsaantallen voor de bepaling van aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen.*

#### *Landelijke richtlijnen*

De landelijke richtlijnen van het CROW zijn toegepast. Ook is er sprake van het respecteren van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).

#### *Plan Ontwikkeling*

Voor de ontwikkeling is een concept schetsontwerp opgesteld op basis van de doelstelling: 'inclusief wonen in een groen en actief landschap'. Het schetsontwerp voorziet in de bebouwing (338 woningen) en ligging van de ontsluiting/infrastructuur. Zie figuur 3-2 voor de plansituatie.



*Figuur 3-2: plattegrond met de ligging en ontsluiting van de woningbouwontwikkeling. (Bron: Buro MAAN)*



Het schetsontwerp voorziet in meerder ontsluitingen op de omliggende wegen, en worden als uitgangspunt gehanteerd ten aanzien van de verdeling van het verkeer (figuur 3-3).



Figuur 3-3: ontsluitingsstructuur en aansluitingen bestaande wegen plangebied. (Bron: Buro MAAN)

Voor de ontwikkeling wordt het volgende ruimtelijke programma gehanteerd, met de bijhorende verkeersgeneratie (autoritten per etmaal) en parkeernorm per type (tabel 3-3):

	aantal	generatie	parkeernorm
Vrijstaand	51	8,6	2,3
Tweekapper groot	23	8,2	2,2
Tweekapper klein	13	8,2	2,2
Rij - vrije sector	19	7,8	2,0
Rij - sociale koop	22	7,8	2,0
Rij - sociale huur	29	7,8	2,0
Grondgebonden starters	12	7,8	2,0
Tiny houses - soc. Huur, spoed	12	3,5	2,2
Patio/levensloop	39	8,2	2,2
Appartement duur	24	8,2	2,3
Appartement sociale huur	58	4,5	1,6
Appartement - sociale koop	36	6,4	1,9
<b>totaal</b>	<b>338</b>		

Tabel 3-3: omvang ruimtelijk programma per type, met verkeersgeneratie en parkeernorm.

*Autonome ontwikkeling wegverkeer*

Voor wat betreft het planjaar wordt uitgegaan van 2023. Er wordt rekening gehouden met het genoemde planjaar + 10 jaren, in dit geval 2033. Voor wat betreft de groei van het verkeer in de komende 10 jaren wordt er rekening gehouden met een ingeschatte groei van 1,5% per jaar.

## 4 Ontwikkellocatie Oosterdalfsen Noord

### 4.1 Verkeersbewegingen en routing in de plansituatie

Ten behoeve van de ontsluiting van het plangebied worden geen nieuwe wegen aangelegd. De verkeersstructuur en ontsluiting volgens paragraaf 2.2 en 3.1 wordt aangehouden voor het onderzoek naar de effecten van de planontwikkeling.

### 4.2 Bepalen verkeersgeneratie

Op basis van het ruimtelijk programma (zie Hoofdstuk 3 'Uitgangspunten voor het onderzoek') 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.

In dit verkeersonderzoek is per functie het maximale kencijfer opgenomen voor gebiedstype 'Rest bebouwde kom' en stedelijkheidsgraad 'Weinig stedelijk' (dus maximaal in de bandbreedte). De gehanteerde kencijfers zijn weergegeven in tabel 3-1.

### 4.3 Resultaten

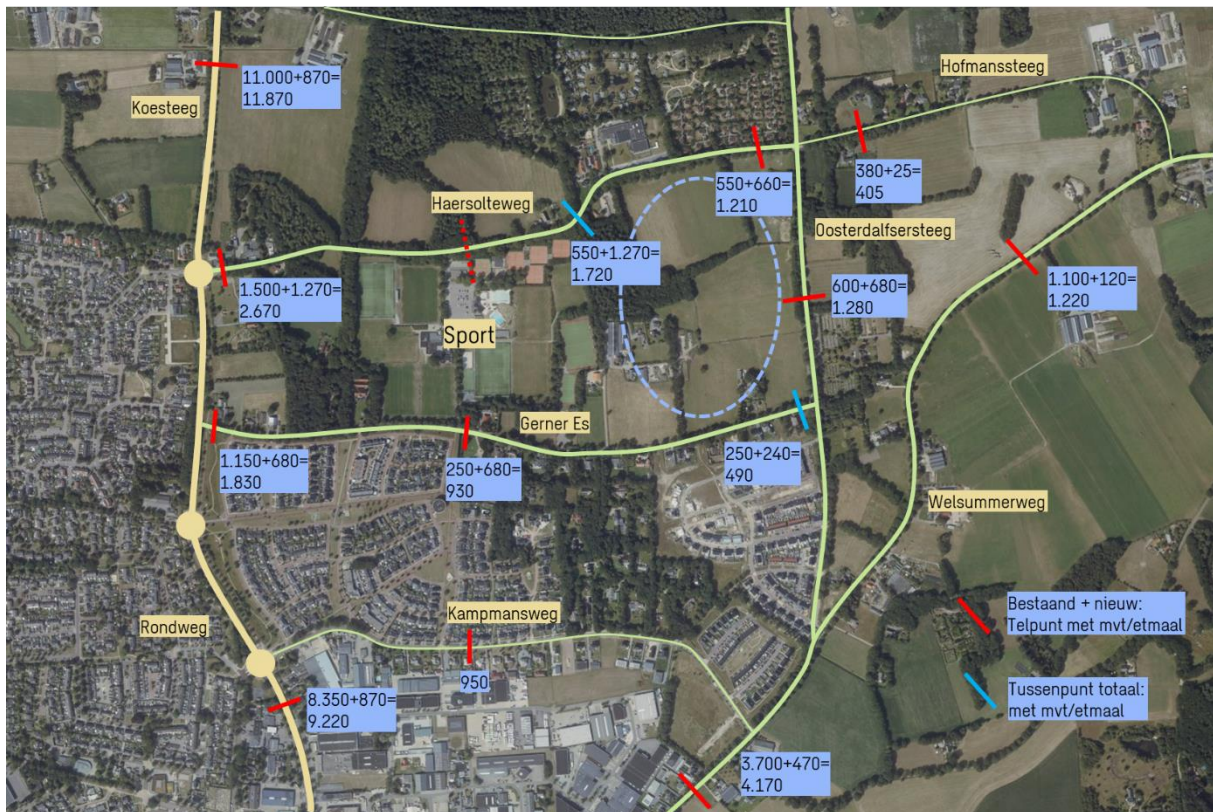
De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is berekend op basis van het ruimtelijk programma en de verkeersgeneratiekencijfers van het CROW (zie paragraaf 3.1 en 2.1). Er is rekening gehouden met de kencijfers voor een 'werkdag', waarop normaliter de piek ligt, en het maximum van de bandbreedte. De berekende verkeersgeneratie per etmaal is weergegeven in tabel 4-1.

	aantal	kencijfer	generatie
Vrijstaand	51	8,6	438,6
Tweekapper groot	23	8,2	188,6
Tweekapper klein	13	8,2	106,6
Rij - vrije sector	19	7,8	148,2
Rij - sociale koop	22	7,8	171,6
Rij - sociale huur	29	7,8	226,2
Grondgebonden starters	12	7,8	93,6
Tiny houses - soc. Huur, spoed	12	3,5	42,0
Patio/levensloop	39	8,2	319,8
Appartement duur	24	8,2	196,8
Appartement sociale huur	58	4,5	261,0
Appartement - sociale koop	36	6,4	230,4
totaal	338		2423,4

Tabel 4-1: berekende verkeersgeneratie per etmaal op basis van ruimtelijk programma.

#### 4.3.1 Totaal aantal bewegingen per route

Tabel 3-1 laat de totale aantrekkende werking van gemotoriseerd verkeer zien. Het plangebied wordt op meerdere plekken op de omliggende wegen ontsloten. Op basis hiervan wordt er een ingeschatte verdeling en spreiding van het verkeer aangehouden (zie figuur 4-1).



Figuur 4-1: verdeling van de verkeersgeneratie als gevolg van de planontwikkeling, eerste getal: bestaand tweede getal: extra verkeer door de ontwikkeling, derde getal: totaal bestaand plus ontwikkeling

#### 4.3.2 Prognose / autonoom

Naast de ontwikkeling Oosterdalfsen Noord is er sprake van een aantal andere ontwikkelingen die effect hebben op de verkeersintensiteiten van de omliggende wegen van Oosterdalfsen Noord. Deze toename is enigszins beperkt, maar moet niet achterwege worden gelaten. Het resulteert in een totaal aantal verkeersbewegingen, zie figuur 4-2.



Figuur 4-2: totaal prognose totaal aantallen verkeer omliggende wegen van de planlocatie, incl. andere ontwikkelingen.

Volgens de uitgangspunten is er sprake van een autonome ontwikkeling van het verkeer van 15% over de 10 jaren na de realisatie van Oosterdalfsen noord. Bovenstaande totaalaantallen worden daarom met 15% verhoogd als zijnde het verkeer wat naar verwachting moet worden verwerkt.

#### 4.4 Verkeersafwikkeling

In verband met meerdere aansluitingen van het plangebied op de omliggende wegen ontstaan er naar verwachting geen afwikkelingsproblemen op kruising niveau. Ook de verdeling van het verkeer is gunstig met betrekking tot de omliggende erftoegangswegen. De totaal aantallen 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 (zie 5.4).

Het verkeer op de aansluiting Gerner Es met de Koesteeg zal ook toenemen. Omdat er in de huidige situatie in bepaalde gevallen er sprake is van verstoring van de afwikkeling ligt hier een aandachtspunt voor de gemeente Dalfsen. Dit zal in het kader van de planontwikkeling nader onderzocht moeten worden, en passende maatregelen worden getroffen.

#### 4.5 Parkeren

##### 4.5.1 Parkeerbehoefte en -capaciteit

Aan de hand van de Kadernota Parkeernormen Dalfsen 2020 is de voorgestelde parkeersituatie opgesteld aan de hand van het bekende ruimtelijke programma (zie hoofdstuk 2 Uitgangspunten).

De (theoretische) behoefte wordt bepaald aan de hand van de geldende normen volgens het CROW óf aan de hand van lokaal beleid. De gemeente Dalfsen heeft eigen beleid ontwikkeld waar binnen dit onderzoek van uitgegaan wordt. Tabel 4-2 geeft de totale vraag op planniveau aan.

	aantal	norm	behoefte
Vrijstaand	51	2,3	117,3
Tweekapper groot	23	2,2	50,6
Tweekapper klein	13	2,2	28,6
Rij - vrije sector	19	2,0	38,0
Rij - sociale koop	22	2,0	44,0
Rij - sociale huur	29	2,0	58,0
Grondgebonden starters	12	2,0	24,0
Tiny houses - soc. Huur, spoed	12	2,2	26,4
Patio/levensloop	39	2,2	85,8
Appartement duur	24	2,3	55,2
Appartement sociale huur	58	1,6	92,8
Appartement - sociale koop	36	1,9	68,4
<b>totaal</b>	<b>338</b>		<b>689,1</b>

Tabel 4-2: berekende parkeerbehoefte op planniveau, op basis van het ruimtelijk programma.

De verdeling van de parkeer capaciteit hangt samen met de situering van de types woningen binnen het plan. De juiste verdeling en verhouding vraag/capaciteit dient aanwezig te zijn binnen de stedenbouwkundige opzet.

#### 4.5.2 Laadvoorzieningen

Gemiddeld één procent van alle openbare parkeerplaatsen moet een laadpaal voor elektrische voertuigen hebben. Zo blijkt uit een gezamenlijk onderzoek van overheid, marktpartijen en kennisinstellingen (waaronder CROW). Het onafhankelijke Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) presenteerde de resultaten in de vorm van Kencijfers (tabel 4-3).

2017		
WONEN	Kencijfers	
Woonwijken	Terughoudend	Actief
Duur	0,6%	1,2%
Middel	0,2%	0,35%
Goedkoop	0,05%	0,15%

Tabel 4-3: kencijfers laadinfrastructuur (Bron: NKL)

## 4.6 Bereikbaarheid actief en openbaar vervoer

### 4.6.1 Lopen

Vanuit de ambitie van de Gemeente Dalfsen, alsook voor een veilig gebruik, dient er aandacht te zijn voor de plek en veiligheid van de voetganger (als gevolg van de planontwikkeling). Het is aan te bevelen om op de plekken waar dit gewenst is voetgangersvoorzieningen aan te leggen. In de huidige situatie ontbreken voetgangersvoorzieningen. Eventueel is na zorgvuldige afweging een combinatie met een fietspad mogelijk. Belangrijk in dit geheel is de aanwezigheid van veilige (centrale) looproutes die van voldoende kwaliteit zijn volgens de CROW richtlijnen.

### 4.6.2 Fietsen en bromfietsen

Vanuit de ambities van de Gemeente Dalfsen wordt fietsgebruik gestimuleerd. In verband met de relatie tussen het plangebied en het centrum van Dalfsen krijgt de Gerner Es een belangrijke functie. Een vlotte, directe, comfortabele en veilige route draagt bij aan het stimuleren van het fietsgebruik en daarmee het zoveel mogelijk beperken van het auto gebruik. Dit geldt voornamelijk voor de korte fietsritten binnen de kern van Dalfsen en richting de OV voorzieningen (zoals bijvoorbeeld het station van Dalfsen op 10 minuten fietsafstand). Bromfietsen maken binnen de kom gebruik van de rijbaan en worden van de fietsstructuur geweerd. Hierbij moet wel aandacht zijn voor de verleiding door

bromfietsers om korte routes via de fietsstructuur te kiezen. Dit komt de aantrekkelijkheid en veiligheid voor fietsers ten goede.

Het plangebied voorziet in een centrale fietsroute, zie schetsontwerp figuur 4-3 (dikkere rode lijn).



Figuur 4-3: centrale fietsstructuur door het plangebied (Bron Bureau MAAN)

Vanuit het plangebied wordt aansluiting gezocht bij bestaande hoofdstructuur of die vanuit de ambitie nog moet worden uitgevoerd. De centrale structuur kan bijvoorbeeld ook aansluiten op de regionale fietsroute waar plannen voor zijn. Op die manier kunnen diverse ontwikkelingen (bijvoorbeeld een deelfietslocatie) op gebied van fietsen elkaar versterken en daarmee het fietsgebruik stimuleren (doelstelling). Door aansluiting op regionale fietsroutes kan ook woon-werkverkeer per fiets worden gestimuleerd. Bij de uitvoering zal aandacht gegeven moeten worden aan een belangrijke gebruiker, namelijk de e-bike. Maar ook andere vormen van vervoersmiddelen die van de fietspaden gebruik maken, zoals bakfietsen en dergelijke, die in opkomst zijn. Op die manier kan een ieder veilig en comfortabel gebruik maken van de fietsvoorzieningen.

#### 4.6.3 Openbaar vervoer

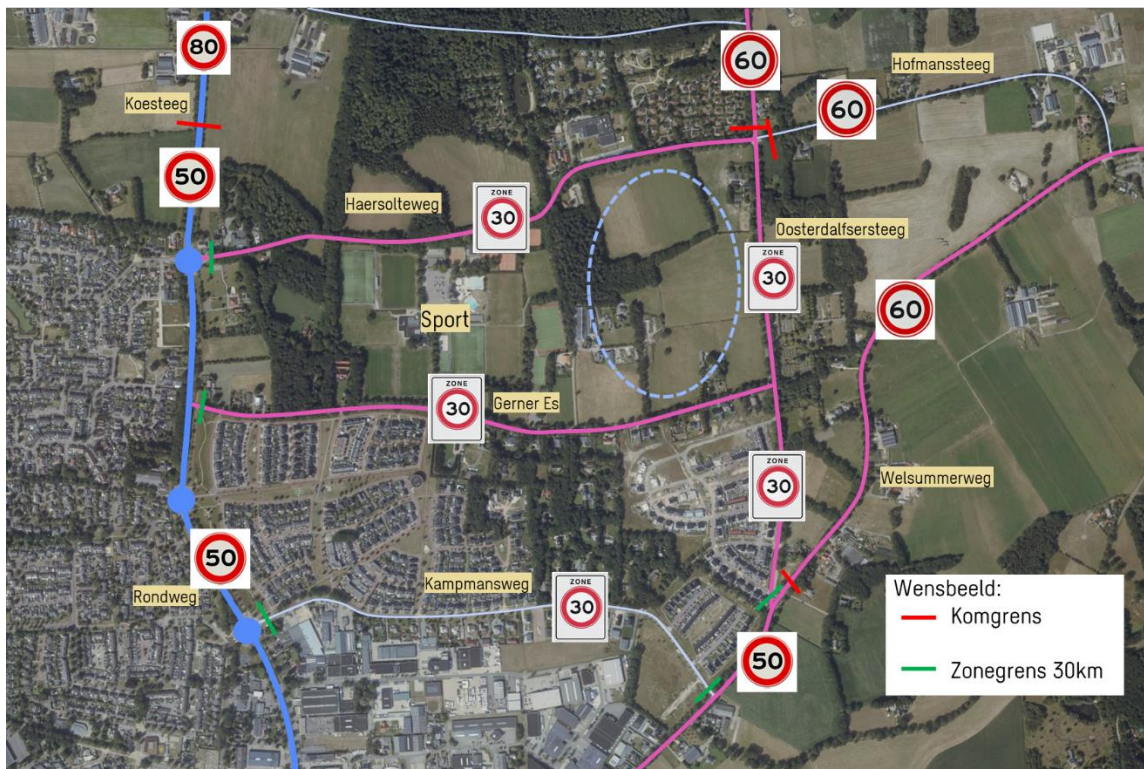
De buurtbus rijdt in de huidige situatie via de Gerner Es en de Oosterdalfsersteeg. Verder zijn er op redelijke loopafstand geen OV voorzieningen aanwezig. Er is geen zicht op verandering in de ( nabije) toekomst. Binnen de planontwikkeling kan de route naar de bushaltes en het fietsparkeren worden meegenomen.

## 5 Toetsing en conclusies (aanbevelingen)

### 5.1 Ontsluiting en verkeerskundige kenmerken

Ten behoeve van de ontsluiting van het plangebied worden geen nieuwe wegen aangelegd. De verkeersstructuur en ontsluiting volgens paragraaf 2.2 en 3.1 wordt aangehouden voor het onderzoek naar de effecten van de planontwikkeling.

Het is aan te bevelen dat het deel van de Haersolteweg en Oosterdalfsersteeg, wat nu buiten de bebouwde kom ligt, om dit binnen de bebouwde kom te trekken (wijzigen van de komgrens is een raadsbevoegdheid). Tegelijkertijd wordt hiermee het snelheidsregime 30km/u (alle wegen komen op die manier binnen de 30km zone te liggen).



Figuur 5-1: wensbeeld vanuit het project voor wat betreft de komgrens en 30km zone

### 5.2 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 functionele aanpassing van de wegen op basis van intensiteit vragen. Er is rekening gehouden met een soort 'worst-case' scenario. Immers is er gerekend met het maximale kencijfer in de bandbreedte (4.2 en 4.3), en bestaat de wens/ambitie het autoverkeer terug te dringen en meer fietsgebruik te stimuleren. Indien het klimaat hiervoor geschapen wordt dan is reductie van autoritten het gevolg.

De dimensionering dient te worden afgestemd op het beoogde gebruik, ook 5.4.

### 5.3 Verkeersafwikkeling

In verband met meerdere aansluitingen van het plangebied op de omliggende wegen ontstaan er naar verwachting geen afwikkelingsproblemen. Ook de verdeling van het verkeer is gunstig met betrekking tot de omliggende erftoegangswegen. De totaal aantallen 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). Op de wegprofielen wordt in 5.4 nader ingegaan.



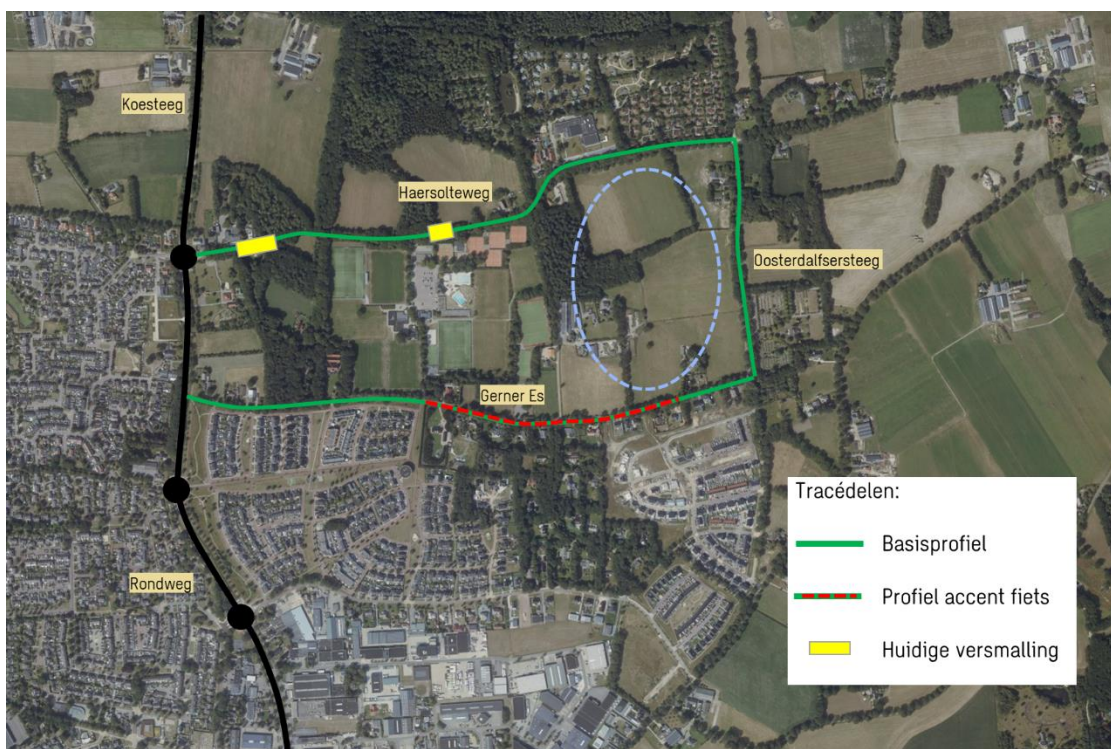
Het verkeer op de aansluiting Gerner Es met de Koesteeg zal ook toenemen. Omdat er in de huidige situatie in bepaalde gevallen er sprake is van verstoring van de afwikkeling ligt hier een aandachtspunt voor de Gemeente Dalfsen. Dit zal in het kader van de planontwikkeling nader onderzocht moeten worden, en passende maatregelen moeten worden getroffen.

#### 5.4 Gebruik, dimensionering en verkeersveiligheid (kwetsbare verkeersdeelnemers)

De dimensionering van de omliggende wegen Haersolteweg, Gerner Es en Oosterdalfsersteeg zal moeten voldoen aan de minimale maat voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. CROW schrijft een minimale maat voor van 4,80 meter (basisprofiel, ideale maat is 5,80 meter). Dit geldt normaal gesproken voor woonstraten. De betreffende wegen rond het plangebied hebben van nature een landelijk karakter en liggen in een landelijk gebied. Om die reden zal ook landbouwverkeer van die wegen gebruik maken, en zal er incidenteel vrachtverkeer voorkomen. Dit vraagt iets extra's voor wat betreft de fysieke breedte van de wegen (eventueel gebruik makend van bijvoorbeeld grasbetonstenen). Wanneer er sprake is van gemengd verkeer dan is de juiste maatvoering essentieel ten behoeve van de verkeersveiligheid maar ook beheer-technisch (bermschade). Een verhardingsbreedte van 6,00 meter is gewenst vanuit het (incidenteel) gebruik door grote voertuigen. Dit kan bijvoorbeeld door het basisprofiel te voorzien overrijdbare bermen (grasbetonsteen), of bijvoorbeeld passeerplaatsen waar de gewenste breedte plaatselijk aanwezig is (met een aantal voorwaarden om deze toe te kunnen passen).

Op een aantal plekken is er sprake van natuurlijke versmallingen in de vorm van bomen. Op deze locaties kunnen auto's vanuit tegengestelde richting elkaar niet passeren. Wanneer gekeken wordt naar het toekomstig gebruik en de ambities dan is er sprake van 4 tracédelen, in figuur 5-1 op kaart weergegeven:

- Haersolteweg basisprofiel (met huidige versmallingen)
- Gerner Es 'west' basisprofiel
- Gerner Es 'oost' profiel accent fiets (tot het punt waar de fietsroute via 't plangebied gaat)
- Oosterdalfsersteeg (basisprofiel)



Figuur 5-2: verschillende tracédelen rond het plangebied

In het algemeen kan 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: 6,00 meter (in de vorm van complete verharding of versmalde rijdbaan met grasbetonsteen of toepassing van passeerplaatsen met voldoende breedte, nader uit te werken), bij verhardingen breder van 5,50 meter kantmarkering of suggestiestroken toepassen ten behoeve van de visuele versmalling, passeerplaatsen om de ca 300 meter.
- Versmalling éénrichting gemotoriseerd verkeer twee richtingen fietsverkeer: 3,85 meter
- Fietsstraat algemeen: 4,50-4,80 meter of vanuit de Ontwerpprincipes Fiets Provincie Overijssel: 3,80-5,90 meter (afhankelijk van uitvoeringsvorm en gebruik, met wellicht toepassing van passeerplaatsen wanneer er sprake is van landbouw- of vrachtverkeer)

Hierna worden de verschillende tracédelen afzonderlijk behandeld. Deze bestaande wegen behoren bij het plangebied. In een later stadium wordt een integrale afweging gemaakt voor wat betreft de inrichting van de weg. Hierbij wordt gezocht naar een goede balans tussen de (nieuwe) functie van de weg voor alle gebruikers (voetgangers/fietsers/gemotoriseerd verkeer), de beschikbare ruimte en de landschappelijke inpassing.

#### *Haersolteweg*

De huidige Haersolteweg is in paragraaf 2.2 beschreven. Wanneer er gekeken wordt naar de toekomstige verkeersintensiteiten is er een tweedeling. De scheiding ligt bij het sportpark. Het verkeer op de Haersolteweg neemt procentueel behoorlijk toe, maar mits goed uitgevoerd/aangepast kan het de toename verwerken. Ter illustratie: de totale hoeveelheid verkeer op de Haersolteweg ten oosten van het sportpark is vergelijkbaar met de hoeveelheid ten westen van het sportpark in de huidige situatie.

De breedte van het bestaande profiel is over het algemeen ca 4,50 meter. Om tot de minimale maat volgens de richtlijnen van het CROW te komen zou een verbreding van ca 30 centimeter nodig zijn. Volgens de huidige richtlijnen voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom zijn geen speciale voorzieningen voor de fietsers noodzakelijk. Daarnaast zou aan beide zijden van de rijbaan een overrijdbaar deel van 60 centimeter nodig zijn om tot een totale verhardingsbreedte van 6,00 meter te komen (ten behoeve van incidenteel landbouw- en vrachtverkeer). Wanneer er op bepaalde delen geen ruimte gemaakt kan worden voor het gewenste profiel van 6,00 meter, dan kunnen eventueel passeerstroken overwogen worden. Bij de nadere uitwerking zal dit onderzocht moeten worden omdat er veel aspecten een rol spelen zoals bestaande bomen(rijen), aanwezige watergangen, kabels en leidingen, et cetera. Uitgangspunt is dat aan de gestelde kaders zal worden voldaan.

Op twee locaties is er sprake van een versmalling. Bij etmaalintensiteiten tot 4.000 mvt geeft een versmalling nauwelijks verliestijd en is het effect hoogstens attentie verhogend. Indien de breedte van de rijloper in de versmalling wordt afgestemd op grote voertuigen (bijvoorbeeld vuilniswagen), is het effect voor personenauto's (en zeker voor motoren) gering.

CROW schrijft een minimale maat van 3,85 meter voor ter plekke van een versmalling (éénrichting auto en 2 richtingen fiets). In beide gevallen is de bestaande verharding smaller en staan er bomen redelijk kort op de rijbaan. De lengte van een versmalling moet afgestemd worden op de situatie ter plekke. Volgens CROW publicatie ASVV 2021 is een versmalling maximaal 30-50 meter lang. Er moet wel voldoende (door)zicht zijn op de tegengestelde richting. Voorkomen moet worden dat bijvoorbeeld fietsers in de knel komen. Nader onderzoek moet uitgevoerd worden om een passende oplossing te maken en binnen de gestelde kaders te blijven.

Volgens de richtlijnen wordt een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom uitgevoerd in een elementenverharding. Vanuit comfort voor de fietsers kan eventueel worden gekozen voor asfalt. Er zal ook aandacht moeten zijn voor snelheidsremmers die qua uitvoering en onderlinge afstand passend moeten zijn bij het toekomstige gebruik (aantal en soort/uitvoeringsvorm).

Normaal gesproken zijn er voor de voetgangers plaatsen aangewezen om veilig te kunnen bewegen. In de huidige situatie zijn er langs de Haersolteweg geen voetgangersvoorzieningen aanwezig. Omdat het geen woonstraat betreft en ook niet dit karakter heeft, moet vooral worden gekeken naar wat er vanuit gebruik gewenst is. Mogelijk dat er (parallele) alternatieven zijn binnen het plangebied om je als voetganger te bewegen. Wel is het belangrijk te onderzoeken of er vanuit het plangebied verbindingen naar aanliggende voorzieningen langs de Haersolteweg noodzakelijk zijn. Voorkomen

moet worden dat voetgangers frequent van de rijbaan gebruik moeten maken. Hierbij moet aandacht zijn voor het feit dat delen van de Haersolteweg deel uitmaken van het Wandelnetwerk waar mogelijk voorzieningen voor gevraagd worden.

#### *Gerner Es basisprofiel en profiel accent fiets*

De huidige Gerner Es is in paragraaf 2.2 beschreven. Wanneer er gekeken wordt naar de toekomstige verkeersintensiteiten is er sprake van een tweedeling. De scheiding ligt bij de fietsoversteek ten zuiden van het sportpark (onderdeel uitmakend van het hoofdfietsnetwerk, zie figuren 2-2a/b). Het verkeer op de Gerner Es neemt procentueel behoorlijk toe, maar mits goed uitgevoerd/aangepast kan het de toename verwerken. Ter illustratie: de totale hoeveelheid verkeer op de Gerner Es ten zuiden van het sportpark is redelijke vergelijkbaar met de hoeveelheid ten westen van de oversteek (richting de aansluiting met Koesteeg) in de huidige situatie.

De breedte van het bestaande profiel tot de Koekoeksteeg is over het algemeen ca 5,00 meter, en is voorzien van rode suggestiestroken. De breedte voldoet aan de minimale maat van 4,80 meter voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Om tot een beschikbare breedte van 6,00 meter te komen (ten behoeve van incidenteel landbouw- en vrachtverkeer) is aan weerszijden van de rijbaan een overrijdbaar deel van 50 centimeter nodig. Wanneer er op bepaalde delen geen ruimte gemaakt kan worden voor het gewenste profiel van 6,00 meter, dan kunnen eventueel passeerstroken overwogen worden. Bij de nadere uitwerking zal dit onderzocht moeten worden omdat er veel aspecten een rol spelen zoals bestaande bomen(rijen), aanwezige watergangen, kabels en leidingen, et cetera. Uitgangspunt is dat aan de gestelde kaders zal worden voldaan. Dit basisprofiel geldt in beginsel voor het deel vanaf de Koesteeg tot de fietsoversteek.

Vanaf de fietsoversteek tot de Oosterdalfsersteeg betreft het een profiel waar het accent ligt op de fietsers. Er is sprake van aansluiting op een regionale fietsroute, en ter plekke van de oversteek op het hoofdfietsroutenetwerk van Dalfsen. Het plangebied Oosterdalfsen Noord wordt voor fietsers richting centrum/station langs dit deel van de Gerner Es ontsloten. De ambitie is om fietsgebruik zoveel mogelijk te stimuleren, een profiel met het accent op de fietser sluit hier op aan. Het is zeer aannemelijk dat de fietsintensiteiten hoger komen te liggen dan de auto intensiteiten. Bovendien blijven de toekomstige intensiteiten gemotoriseerd verkeer voor dit deel van de Gerner Es rond 1.000 mvt. per etmaal. In dit geval zou bijvoorbeeld ook een fietsstraat tot de mogelijkheden behoren, waarbij de auto te gast is (en zich te gast voelt en ook het gedrag daar op aanpast). De uitvoering van een fietsstraat is aan bepaalde maatvoering gebonden, alsook de kleurstelling (hoofdzakelijk roodachtig). Ook kan er bijvoorbeeld met een (overrijdbare) rijrichtingscheiding gewerkt worden. De exacte maatvoering is maatwerk, waarbij ook rekening moet worden gehouden met het maatgevend ontwerpvoertuig. Het is zeer aannemelijk dat landbouwverkeer gebruik blijft maken van dit wegdeel, maar ook bijvoorbeeld de vuilniswagen zal er gebruik van maken.

Daarnaast zal er ook rekening moeten worden gehouden met de ontwerpprincipes Fiets van de Provincie Overijssel in verband met de regionale fietsroute die via de Gerner Es en ook door het plangebied loopt.

Voorbeelden fietsstraat principe (bron: Google Maps):



Normaal gesproken zijn er voor de voetgangers plaatsen aangewezen om veilig te kunnen bewegen. In de huidige situatie zijn er langs de Gerner Es geen voetgangersvoorzieningen aanwezig. Omdat het geen woonstraat betreft en ook niet dit karakter heeft, moet vooral worden gekeken naar wat er vanuit gebruik gewenst is. Mogelijk dat er (parallele) alternatieven zijn binnen het plangebied om je als voetganger te bewegen. Wel is het belangrijk te onderzoeken of er vanuit het plangebied verbindingen naar aanliggende voorzieningen langs de Gerner Es noodzakelijk zijn, of bijvoorbeeld naar naastliggende woonwijken. Voorkomen moet worden dat voetgangers frequent van de rijbaan gebruik moeten maken. Hierbij moet aandacht zijn voor het feit dat een deel van de Gerner Es deel uitmaakt van het Wandelnetwerk waar mogelijk voorzieningen voor gevraagd worden.

#### *Oosterdalfsersteeg*

De huidige Oosterdalfsersteeg is in paragraaf 2.2 beschreven. Het verkeer op de Oosterdalfsersteeg neemt procentueel behoorlijk toe (verdubbeling), maar mits goed uitgevoerd/aangepast kan het de toename verwerken.

De breedte van het bestaande profiel is over het algemeen ca 3,60 meter en voorzien van grasbetonstenen aan beide zijden. Om tot de minimale maat volgens de richtlijnen van het CROW te komen zou een verbreding van de rijbaan met ca 1,20 meter nodig zijn. Volgens de huidige richtlijnen voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom zijn geen speciale voorzieningen voor de fietsers noodzakelijk. Daarnaast zou een beide zijden van de rijbaan een overrijdbaar deel van 60 centimeter nodig zijn om tot een totale verhardingsbreedte van 6,00 meter te komen (ten behoeve van incidenteel landbouw- en vrachtverkeer). Wanneer er op bepaalde delen geen ruimte gemaakt kan worden voor het gewenste profiel van 6,00 meter, dan kunnen eventueel passeerstroken overwogen worden. Bij de nadere uitwerking zal dit onderzocht moeten worden omdat er veel aspecten een rol spelen zoals bestaande bomen(rijen), aanwezige watergangen, kabels en leidingen, et cetera. Uitgangspunt is dat aan de gestelde kaders zal worden voldaan.

Normaal gesproken zijn er voor de voetgangers plaatsen aangewezen om veilig te kunnen bewegen. In de huidige situatie zijn er langs de Oosterdalfsersteeg geen voetgangersvoorzieningen aanwezig. Omdat het geen woonstraat betreft en het ook niet dit karakter heeft, moet vooral worden gekeken naar wat er vanuit gebruik gewenst is. Het is aannemelijk dat dit vanuit gebruik niet frequent gewenst is. Mogelijk dat in dit kader wel aandacht gegeven kan worden aan de bereikbaarheid voor voetgangers van de buurtbushalte. Met name dat er vanuit het plangebied aansluiting gezocht wordt.

#### *Koekoeksteeg*

De Koekoeksteeg heeft, zoals aangegeven, geen ontsluitende functie voor de planontwikkeling. Mogelijk dat naast ontsluiting van de bestaande functies er enkele kavels van de planontwikkeling erop ontsloten worden. Tevens is het opgenomen in het Wandelnetwerk. De Koekoeksteeg zal in de planontwikkeling worden opgenomen, en zal daarvoor de juiste uitvoeringsvorm krijgen (woonstraat karakter). Vooralsnog is er geen aanleiding om maatregelen te treffen om bijvoorbeeld (potentieel) sluisverkeer te weren. Indien dit noodzakelijk blijkt dan kan alsnog worden ingegrepen.

### *Slingerlaantje*

Deze zandweg is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer (dit wordt aangegeven door middel van bebording). De weg krijgt binnen de planontwikkeling geen ontsluitende functie krijgt, en behoud onveranderd de huidige functie.

## **5.5 Parkeren**

Aan de hand van de Kadernota Parkeernormen Dalfsen 2020 is de voorgestelde parkeersituatie opgesteld aan de hand van het bekende ruimtelijke programma. De verdeling van de parkeercapaciteit hangt samen met de situering van de types woningen binnen het plan. De juiste verdeling en verhouding vraag/capaciteit dient aanwezig te zijn binnen de stedenbouwkundige opzet. Er moet rekening worden gehouden met een aandeel parkeerplekken op eigen terrein (zie 3.1).

De gemeente Dalfsen heeft de ambitie om het zogenaamde 'STOP' principe te. Enerzijds worden gezonde mobiliteitsvormen gestimuleerd en anderzijds spelen bijkomende effecten als vervoerskeuze en bijvoorbeeld autobezit een rol. Wanneer bijvoorbeeld fietsgebruik wordt gestimuleerd dan heeft dit ook effect op de autoritten (verkeersgeneratie) van het gebied, maar ook op het parkeren. In beide gevallen is er sprake van reductie: van autoritten en autobezit. Met name minder autobezit kan zich 'terugbetalen' in meer groen in de wijk en daardoor leefbaarder.

In combinatie met de situering (uitwerking) van de parkeercapaciteit kan ook integraal gekeken worden naar centrale openbare parkeerplaatsen zodat er minder auto's in het straatbeeld voorkomen. Dit kan bijvoorbeeld op verdere afstand voor de incidentele bezoeker.

## **5.6 Bereikbaarheid openbaar vervoer**

De buurtbus rijdt in de huidige situatie via de Gerner Es en de Oosterdalfsersteeg. Verder zijn er op redelijke loopafstand geen OV voorzieningen aanwezig. Er is geen zicht op dat dit gaat veranderen in de (nabije) toekomst. Het verbeteren van de OV voorzieningen is in het kader van de planontwikkeling geen noodzaak, maar draagt wel bij aan het terugdringen van autoritten. Wel is station Dalfsen in 10 minuten per fiets te bereiken.

## **5.7 Bereikbaarheid hulpdiensten**

De bereikbaarheid voor hulpdiensten is gegarandeerd wanneer er wordt gedimensioneerd volgens de CROW richtlijnen. Binnen de planontwikkeling en stedenbouwkundige opzet moet er rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat hulpdiensten een locatie te allen tijde via twee mogelijkheden kunnen bereiken. Eventueel kan er gebruik gemaakt worden van calamiteitpaden die alleen toegankelijk zijn voor hulpdiensten (bijvoorbeeld door het verwijderen van een paaltje).

