

Verkeersonderzoek opvanglocatie Paltheweg Nieuwleusen

NOTITIE

Documentnr.: NO01-D03-31057243-AVN
Projectnummer: 31057243
Status: definitief/03
Datum: 9 oktober 2024

Opdrachtgever:
BJZ.nu

BIJLAGEN

I. Inventarisatie ontsluitend wegennet

1. INLEIDING

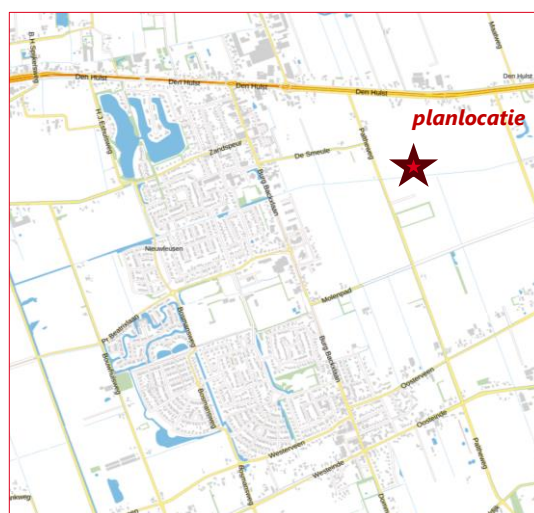
De gemeente Dalfsen heeft het voormalig USV-terrein aan de Paltheweg nabij Nieuwleusen aangewezen als mogelijke tijdelijke opvanglocatie voor Oekraïense vluchtelingen. De haalbaarheid van deze locatie dient nader onderzocht te worden.

In opdracht van BJZ.nu heeft Roelofs Advies en Ontwerp BV een verkeersonderzoek uitgevoerd voor deze mogelijke opvanglocatie. In voorliggende notitie zijn de resultaten van dit onderzoek opgenomen.

2. PLANONTWIKKELING

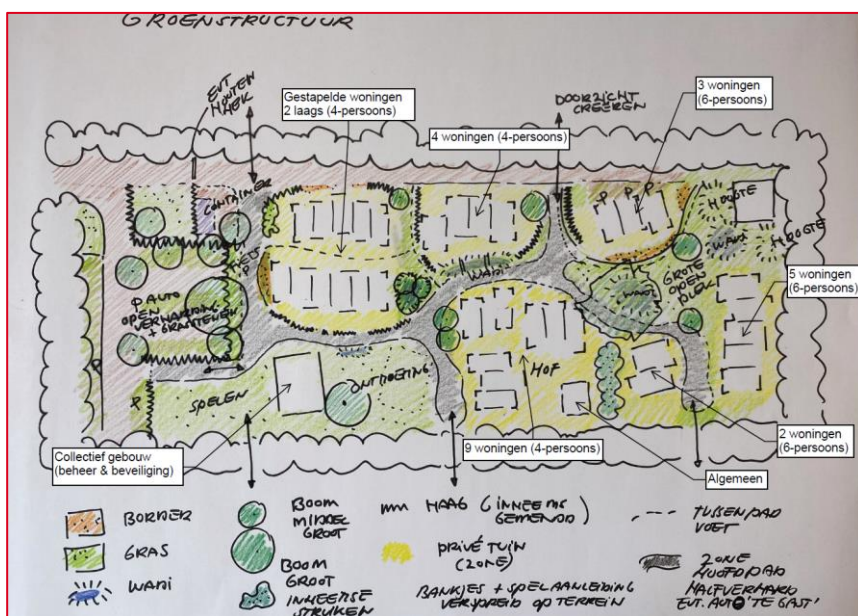
De voorgenomen planontwikkeling betreft de realisatie van veertig verplaatsbare wooneenheden op het voormalig USV-terrein aan de Paltheweg, gesitueerd ten oosten van Nieuwleusen (zie figuur 2.1).

Deze huisvesting voor maximaal 180 personen is in eerste instantie bedoeld voor vluchtelingen uit Oekraïne, maar kan in de toekomst ook worden ingezet als sociale huurwoningen. In voorliggend onderzoek is vanuit worst-case wat betreft verkeersgeneratie en parkeren uitgegaan van bewoning door Oekraïense vluchtelingen.



Figuur 2.1 Planlocatie Paltheweg

Figuur 2.2 toont de ruimtelijke opzet van de mogelijke opvanglocatie. Het plan omvat de realisatie van veertig verplaatsbare woningen, waarvan er dertig geschikt zijn voor ca. vier personen en tien geschikt voor ca. zes personen. Daarnaast kent het plan een centrale ontsluitings-/speelruimte, een kantoorunit en zijn er centrale voorzieningen met wasunits voorzien. In het plan is een parkeerterrein met 56 parkeerplaatsen opgenomen. Het parkeerterrein ontsluit ten noorden van het rioalgemaal op de Paltheweg. Hierbij is uitgegaan van een parkeernorm van 1,4 parkeerplaats per wooneenheid. Deze norm komt overeen met de gemeentelijke parkeernorm voor de functie 'huurappartement midden/goedkoop (inclusief sociale huur)'. De beperkte parkeerbehoefte van personeel is in dit geval in de parkeernorm verdisconteert.



Figuur 2.2 Ruimtelijke opzet opvanglocatie Paltheweg

3. MOBILITEITSPATROON OPVANGLOCATIE

3.1 VERKEERSGENERATIE

Gemotoriseerd verkeer

Voor de berekening van de te verwachten verkeersgeneratie bij dit specifieke type huisvestingslocatie zijn geen algemene (CROW-)kencijfers bekend. Bij vergelijkbare opvanglocaties wordt per bewoner veelal gebruik gemaakt van het minimale kencijfer voor 'huur appartement, sociale huur of vrije sector <30 m² bo'. Het autobezit onder de tijdelijke bewoners ligt op basis van praktijkervaringen bij andere vergelijkbare opvanglocaties in de regio (ruim) onder het landelijke gemiddelde, waarmee het rechtvaardig is om uit te gaan van het minimale CROW kencijfer. Dit is inclusief de verkeersgeneratie van facilitaire zaken en personeel van gemeente en/of COA.

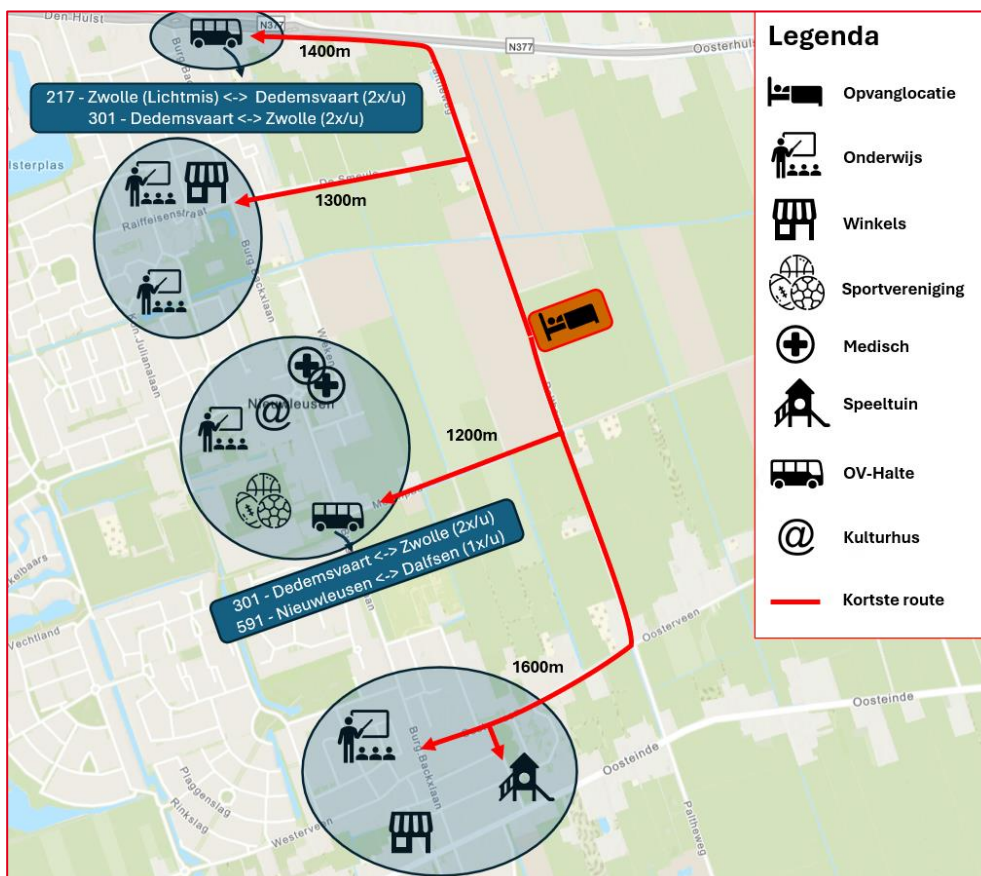
Voor locaties in het buitengebied bedraagt de verkeersgeneratie per weekdag 1,7 ritten per appartement <30 m² bvo¹. Vanuit worst-case benadering komt een appartement <30 m² bvo in dit verband overeen met één persoon. Uitgaande van de opvanglocatie waar maximaal 180 personen verblijven, bedraagt de verkeersgeneratie voor gemotoriseerd verkeer dus afgerond circa 300 voertuigbewegingen per weekdag.

Voetgangers en fietsers

Verwacht wordt dat naast het gebruik van auto's, een aanzienlijk aantal bewoners van de opvanglocatie zich te voet en/of per fiets zal verplaatsen. Op basis van ervaringen bij andere opvanglocaties is de prognose dat elke bewoner gemiddeld één voetreis per dag maakt, wat resulteert in een totaal van 360 voetgangersbewegingen van en naar de opvanglocatie per dag. Daarnaast is op basis van praktijkervaringen de prognose dat ongeveer één vijfde van de bewoners een fiets bezit en deze ook één keer per dag zal gebruiken, wat naar verwachting resulteert in circa 75 fietsritten van en naar de opvanglocatie per weekdag. Er worden bergingen gerealiseerd waar fietsen gestald kunnen worden.

3.2 VOORZIENINGEN & ROUTES

In figuur 3.1 staan de relevante voorzieningen in de directe omgeving van de opvanglocatie in clusters weergegeven. De voorzieningen bestaan in hoofdzaak uit locaties voor zorg, detailhandel, onderwijs, openbaar vervoer (bushalte) en sport in en om Nieuwleusen.



Figuur 3.1 Relevante voorzieningen en routes nabij voorziene opvanglocatie

¹ Bron: CROW publicatie 744 – Parkeerkencijfers 2024

Bij elk cluster aan voorzieningen is de afstand vanaf de opvanglocatie weergegeven. Hierbij is uitgegaan van de kortste route, welke eveneens zijn weergegeven op de figuur. De afstand naar de relevante voorzieningen ligt op circa 1,2 tot 1,6 km van de opvanglocatie. De routes tussen opvanglocatie en voorzieningen worden door zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers gebruikt. De belangrijkste routes lopen over de Paltheweg, De Smeule, het Molenpad en Oosterveen. Binnen de kern van Nieuwleusen vormt de Burgemeester Backxlaan een belangrijke noord-zuidverbinding tussen de voorzieningen.

In de omgeving van de opvanglocatie is een aantal buslijnen aanwezig. Hierbij betreft het buslijnen van en naar Dedemsvaart, Zwolle en Dalfsen. Deze lijnen rijden 1 á 2 keer per uur (per richting). Figuur 3.1 geeft de belangrijkste OV-lijnen en bushaltes voor de opvanglocatie weer. Hierbij zijn tevens de routes aangegeven tussen bushaltes en opvanglocatie.

4. HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

4.1 WEGINRICHTING

Figuur 4.1 en tabel 4.1 tonen de weginrichting van de voornaamste ontsluitingswegen van de planlocatie. Bijlage I toont de weginrichting van de ontsluitingswegen in groot formaat.



Figuur 4.1 Weginrichting ontsluitingswegen

Nr.	straatnaam	verharding	breedte rijbaan	voorzieningen fiets & voetganger	openbare verlichting
1	Paltheweg	asfalt	3.10m + bermverharding	niet aanwezig	niet aanwezig
2	De Smeule	asfalt	3.10m + bermverharding	niet aanwezig	niet aanwezig
3	De Smeule	klinkers	4.50m	deels 1x trottoir 1.50m	wel aanwezig
4	Molenpad	klinkers	3.10m	niet aanwezig	niet aanwezig
5	Molenpad	zand	3.00m	fietspad 1.60m	niet aanwezig
6	Oosterveen	klinkers	5.50m	deels 2x trottoir 1.80m	wel aanwezig
7	Oosterveen	asfalt	4.60m	niet aanwezig	niet aanwezig

Tabel 4-1 Kenmerken ontsluitingswegen (toelichting op figuur 4-1)

Figuur 4.1 en tabel 4.1 wijzen uit dat de belangrijkste ontsluitingswegen van en naar de opvanglocatie divers zijn vormgegeven. Zo zijn niet alle wegen verhard, kennen enkele wegen geen (volledige) voorziening voor fietsers en/of voetgangers en ontbreekt openbare verlichting (buiten de komgrens).

4.2 VERKEERSGEGEVENS

Om inzicht te krijgen in de huidige verkeersbelasting op de belangrijkste ontsluitingsroutes van de planlocatie zijn van 2 t/m 8 april 2024 wegvaktellingen uitgevoerd op de volgende vijf locaties:

1. Paltheweg (tussen De Smeule en Molenpad);
2. De Smeule (tussen Paltheweg en Burg. Backxlaan);
3. Molenpad (tussen Paltheweg en Burg. Backxlaan);
4. Oosterveen (tussen Paltheweg en Burg. Backxlaan);
5. Burgemeester Backxlaan (tussen De Smeule en Molenpad).

In tabel 4.2 zijn de belangrijkste telresultaten weergegeven. De tabel wijst uit dat huidige intensiteit op de Paltheweg iets boven de 500 voertuigen per etmaal ligt. Op de Burgemeester Backxlaan is met circa 5.850 voertuigen per etmaal de hoogste verkeersintensiteit gemeten. De maximum snelheid wordt grotendeels gerespecteerd. Uitzondering is de Paltheweg waar de gemiddelde snelheid, maar vooral de V85 (snelheid die door 85% van verkeer niet wordt overschreden), beduidend hoger ligt dan de maximum snelheid van 60 km/uur.

Locatie	Gemotoriseerd verkeer			(Brom)fietsverkeer			Snelheid		
	Etmaal 00-24 u	Ochtendspits 7-9 u	Avondspits 16-18 u	Etmaal 00-24 u	Ochtendspits 7-9 u	Avondspits 16-18 u	Vmax	VGem	V85
1. Paltheweg	520	66	101	82	6	14	60	67	81
2. De Smeule	262	27	49	105	18	15	60	43	55
3. Molenpad	71	6	16	107	8	20	30	33	43
4. Oosterveen	436	50	80	149	17	23	60	39	47
5. Burg. Backxlaan	5.848	556	1.014	852	83	119	50	47	56

Tabel 4.2 Resultaten wegvaktellingen april 2024 (gemiddelde weekday)

4.3 ONGEVALLLEN

De ongevalsdatabase Viastat wijst uit dat in de afgelopen tien jaar op de belangrijkste ontsluitingswegen van de opvanglocatie vier geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden.

Op de Paltheweg tussen de opvanglocatie en De Smeule heeft in maart 2023 een éézijdig ongeval plaatsgevonden met uitsluitend materiele schade, waarbij een personenauto tegen een boom is gereden. Op het kruispunt Paltheweg – Oosterveen zijn twee ongevallen registreert. In augustus 2015 is een flankongeval (voorrang) tussen een personenauto en bestelauto geregistreerd, met uitsluitend materiele schade. In oktober 2022 is op het kruispunt een flankongeval (voorrang) geregistreerd waarbij een bromfiets gewond is geraakt na een aanrijding met een personenauto. Tot slot zijn op het kruispunt waar het Molenpad aansluit op de Burgemeester Backxlaan in oktober 2023 drie overstekende fietsers gewond geraakt bij een aanrijding met een personenauto.

Naast de gegevens uit de ongevalsdatabase wijst bureauonderzoek uit dat in januari 2022 een (niet geregistreerd) ongeval heeft plaatsgevonden op het kruispunt Paltheweg - Molenpad. Hierbij is een automobilist als gevolg van een voorrangsfout in aanrijding gekomen met een fietser, waarbij de fietser met letsel naar het ziekenhuis is overgebracht².

5. TOEKOMSTIGE VERKEERSITUATIE

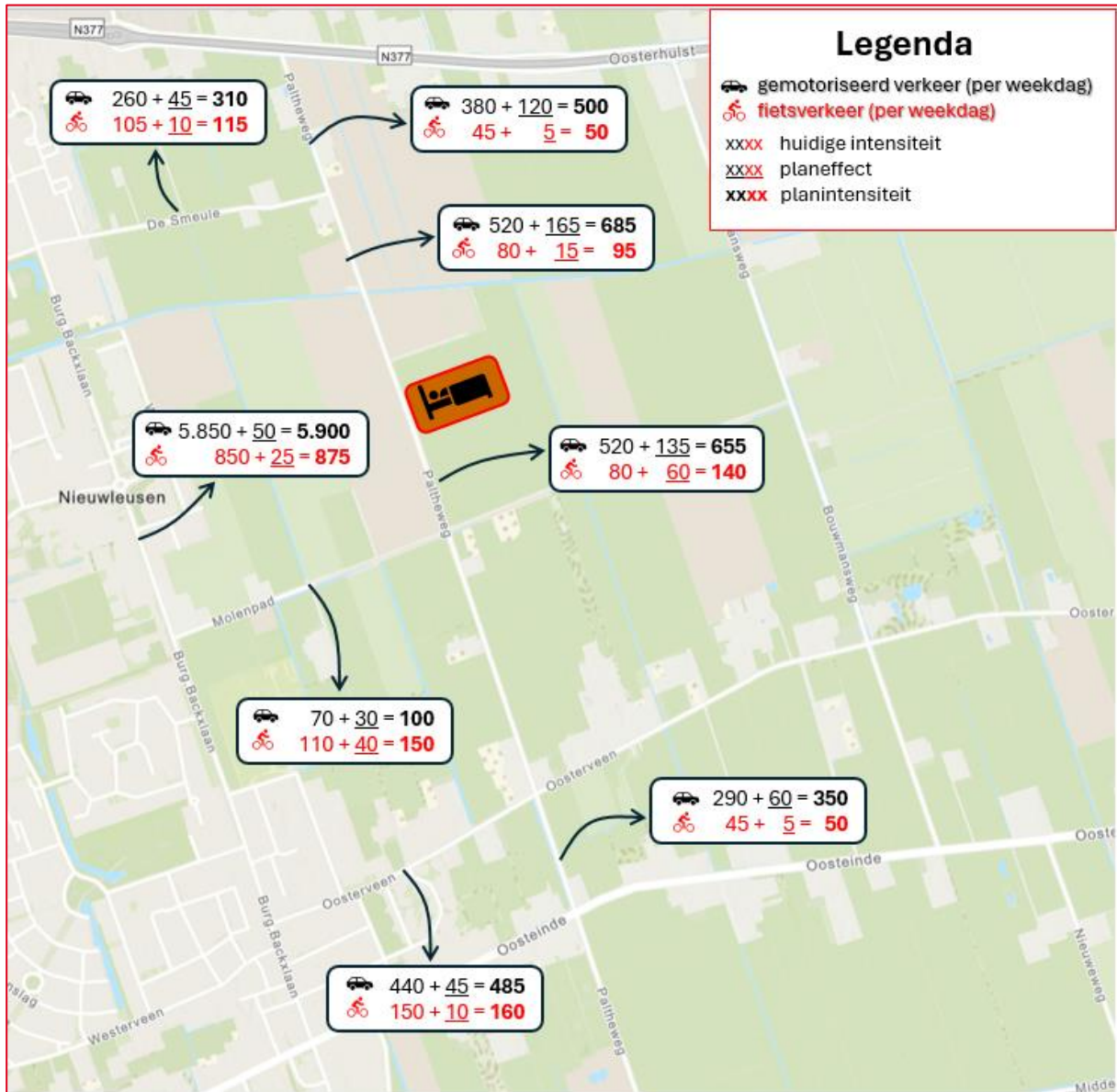
5.1 TOEDELING VERKEERSTROMEN

Op basis van expert judgement zijn de verkeersstromen van en naar de opvanglocatie toegedeeld op het huidige wegennet. Dit resulteert in toekomstige verkeerscijfers voor gemotoriseerd verkeer (zwart) en fietsverkeer (rood) zoals te zien in figuur 5.1 op de volgende pagina.

De opvanglocatie ontsluit op de Paltheweg, waarbij de prognose is dat ongeveer 40% van het verkeer een herkomst/bestemming heeft in Nieuwleusen en gebruik maakt van één van de drie routes naar de kern. De kortste route via het Molenpad is via een zandweg, waardoor de verwachting is dat deze route beperkt gebruikt gaat worden. Deze route is primair voor de voetgangers en fietsers en dus niet voor het gemotoriseerd verkeer van/naar de opvanglocatie. Gemotoriseerd verkeer van/naar de voorzieningen in Nieuwleusen rijden naar verwachting vooral via De Smeule of Oosterveen. Voor de overige 60% van het verkeer met een herkomst/bestemming buiten Nieuwleusen is de prognose dat het merendeel ontsluit via de N377.

Voor het fietsverkeer is de prognose dat deze groep verkeersdeelnemers een herkomst/bestemming heeft in Nieuwleusen, waarbij het merendeel gebruik zal gaan maken van de kortste en meest directe route via het Molenpad. Ook de voetgangers tussen opvanglocatie en de voorzieningen in Nieuwleusen maken naar verwachting veruit met meest gebruikt van de route via het Molenpad. Het aantal voetgangers dat via de Paltheweg naar het noorden of zuiden loopt is naar verwachting beperkt.

² <https://www.destentor.nl/vechtdal/fietser-gewond-na-aanrijding-met-auto-in-nieuwleusen~a34daa94/>



Figuur 5.1 Prognose intensiteiten plansituatie met opvanglocatie (aantallen per weekdag)

5.2 VERKEERSKUNDIGE BEOORDELING

Kijkend naar de toekomstige verkeerssituatie met opvanglocatie zijn er vanuit de verkeersafwikkeling geen knelpunten te veronderstellen. De grootste verkeerstoename van gemotoriseerd verkeer is op de Paltheweg, ter hoogte van de opvanglocatie. Dit verkeer verspreidt zich over het ontsluitende wegennet. De bewoners van de opvanglocatie zullen vooral per fiets/lopend naar de voorzieningen in Nieuwleusen komen/gaan.

De huidige weginrichting kan het (extra) verkeer op een acceptabele wijze verwerken. Op basis van de weginrichting kennen de Paltheweg en De Smeule een verkeerskundig wenselijke capaciteit van circa 1.000 mvt/etmaal. De verkeerskundig wenselijke capaciteit op het Molenpad ligt op circa 500 mvt/etmaal en op de Oosterveen ligt deze verkeerskundig wenselijke capaciteit op circa 3.000 mvt/etmaal. Deze grenswaarden worden in de plansituatie niet benaderd.

De Burgemeester Backxlaan kent op basis van weginrichting op het trajectdeel met een 50 km/uur regime een verkeerskundig wenselijke capaciteit van circa 10.000 mvt/etmaal. Op het trajectdeel met 30 km/uur ligt deze verkeerskundig wenselijke capaciteit op circa 6.000 mvt/etmaal. De grenswaarde op het trajectdeel met 30 km/uur wordt benaderd, met de kanttekening dat de hoeveelheid extra verkeer als gevolg van de opvanglocatie hierbij beperkt is. Het effect van de extra verkeersbelasting op de Burgemeester Backxlaan is dan ook marginaal.

Vanuit de verkeersveiligheid zijn er -zonder aanvullende verkeersmaatregelen- wel een aantal knelpunten te veronderstellen. Deze knelpunten concentreren zich op de route voor met name fietsers en voetgangers tussen opvanglocatie, Molenpad en Burgemeester Backxlaan.

De verbinding tussen de opvanglocatie en Molenpad vormt een belangrijke schakel voor fietsers en voetgangers van/naar de opvanglocatie. Het wegprofiel op dit traject van circa 250 m bestaat uit een rijbaan van 3,1 m, met daarbij aan weerszijden 0,6 m bermverharding (totaal 4,3 m). Dit smalle wegprofiel in combinatie met voetgangers op de rijbaan (er ontbreekt een eigen voorziening) brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Deze veiligheidsrisico's worden versterkt door het snelheidsbeeld ter plaatse en het ontbreken van openbare verlichting. Deze laatste twee aspecten brengen ook veiligheidsrisico's met zich mee voor het fietsverkeer van/naar de opvanglocatie. Het perceel aan de Paltheweg is in eigendom van de gemeente en biedt een kans om te voorzien in een verkeersveilige situatie voor met name voetgangers. In principe dienen fietsers gebruik te maken van de reguliere rijbaan, maar indien gewenst kunnen fietsers tussen opvanglocatie en de kern van Nieuwleusen met de juiste inrichting ook gebruik maken van een mogelijke voorziening voor de voetgangers.

Het oostelijk deel van het Molenpad kent een onverplicht fietspad van circa 1,6 m met daarnaast een zandweg. Voetgangers kunnen ook gebruik maken van dit pad. Op basis van de te verwachten hoeveelheid fietsers en voetgangers volstaat deze breedte. Het westelijk deel van het Molenpad kent een rijbaan van circa 3,1 m zonder voorziening voor voetgangers. Op basis van de te verwachten lage hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op dit wegvak, brengt dit geen onaanvaardbare veiligheidsrisico's met zich mee. Wel ontbreekt (ook vanuit sociale veiligheid) openbare verlichting op dit traject, wat overigens aansluit bij het gemeentelijk uitgangspunt van primair geen openbare verlichting buiten de bebouwde kom (alleen eventueel op kruispunten).

Het kruispunt waar het Molenpad aansluit op de Burgemeester Backxlaan vormt vanuit de verkeersveiligheid een aandachtspunt. Met name het zicht en de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers zijn hierbij risicofactoren.

De verbinding tussen opvanglocatie, Molenpad en Burgemeester Backxlaan heeft een belangrijke functie voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de opvanglocatie en omgeving. Het advies is dan ook om op dit traject aanvullende verkeersmaatregelen te treffen. Op de overige ontsluitende wegen van de opvanglocatie zijn vanuit vormgeving en toekomstig gebruik geen onaanvaardbare verkeersknelpunten te veronderstellen.

5.3 ADVIES VERKEERSMAATREGELEN

Op basis van de verkeerskundige beoordeling in voorgaande paragraaf is het advies om ten behoeve van de opvanglocatie de volgende aanvullende verkeersmaatregelen te treffen:

1. Verbinding voetgangers en eventueel fietsers aan westzijde rijbaan (achter bomen op perceel gemeente) tussen opvanglocatie en Molenpad;
2. Oversteek voetgangers en eventueel fietsers op Paltheweg met attentieverhogende maatregelen;
3. Kruispuntplateau Paltheweg ter hoogte van ontsluiting opvang;
4. Openbare verlichting als oriëntatieverlichting t.p.v. de entree van de locatie en bij het begin van het Molenpad;
5. Kruispuntplateau Burgemeester Backxlaan – Molenpad met doortrekken trottoir langs hoofdrijbaan tot in Molenpad. Afhankelijk van de toekomstige functie/vormgeving van de hoofdrijbaan kan optioneel een oversteekvoorziening in de vorm kanalisatiestrepen of een voetgangersoversteekplaats worden toegevoegd.

In figuur 5.2 zijn voorgaande aanbevolen verkeersmaatregelen schematisch weergegeven. De exacte locatie/vormgeving van de voetgangersverbinding met oversteekvoorziening (maatregel 1 en 2) dient nader uitgewerkt te worden. Dit geldt ook voor de uitwerking van de kruispuntmaatregel op de Burgemeester Backxlaan (maatregel 5).



Figuur 5.2 Advies verkeersmaatregelen opvanglocatie Paltheweg

6. CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

6.1 CONCLUSIES

Op basis van voorliggend verkeersonderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Naar verwachting brengt de opvanglocatie dagelijks maximaal circa 300 voertuigbewegingen, 360 voetgangersbewegingen en 75 fietsbewegingen met zich mee;
- De relevante voorzieningen voor bewoners van de opvanglocatie bevinden zich binnen een afstand van circa 1,5 km vooral in de kern van Nieuwleusen en zijn vanaf de Paltheweg bereikbaar via De Smeule, het Molenpad en/of de Oosterveen;
- Vanuit de verkeersafwikkeling brengt de vestiging van de opvanglocatie geen knelpunten met zich mee. De huidige weginrichting kan het (extra) verkeer zonder problemen verwerken;
- Vanuit de verkeersveiligheid zijn er -zonder aanvullende verkeersmaatregelen- een aantal knelpunten te veronderstellen. Deze knelpunten (voor met name voetgangers/fietsers) zijn aanwezig op de verbinding tussen opvanglocatie, Molenpad en Burgemeester Backxlaan. Op de overige ontsluitende wegen van de opvanglocatie zijn vanuit vormgeving en toekomstig gebruik geen onaanvaardbare verkeersknelpunten te veronderstellen.

6.2 AANBEVELINGEN

Op basis van voorliggend verkeersonderzoek volgt de aanbeveling om ten behoeve van de realisatie van de opvanglocatie aan de Paltheweg de verkeersmaatregelen te treffen, zoals weergegeven in figuur 5.2.

I. INVENTARISATIE ONTSLUITEND WEGENNET

Paltheweg t.h.v. ontwikkellocatie (links) en zuid (rechts)



De Smeule buiten bebouwde kom (links) & binnen bebouwde kom (rechts)



Molenpad buiten bebouwde kom (links) & binnen bebouwde kom (rechts)



Oosterveen buiten bebouwde kom (links) & binnen bebouwde kom (rechts)

