

In opdracht van:
Gemeente Dalfsen

Projectnummer:
6332-R-E2

Datum:
11 februari 2020



Integrale Fietsvisie gemeente Dalfsen

Lokale uitwerking Kernnet Fiets West Overijssel

1.	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Proces	4
2.	FIETS IN OMGEVINGSVISIE	6
3.	HOOFDLIJNEN FIETSBELEID	8
3.1	Type fietsroutes	8
3.2	Inrichting fietsroutes	9
3.3	Aanpak speerpunten beleidsimpuls	11
3.4	Fietsparkeren	12
3.5	Gladheidsbestrijding en beheer	13
3.6	Voorlichting, marketing en fietsstimulering	13
4.	GEACTUALISEERDE FIETSRoutes	14
4.1	Geactualiseerd hoofdfietsroutenetwerk	14
4.2	Geprioriteerde routes	16
5.	MOGELIJKE FIETSMAATREGELEN OP GEPRIORITEERDE FIETSRoutes	19
5.1	Nieuwleusen	20
5.2	Dalfsen	26
5.3	Lemelerveld	33
	BIJLAGEN	37
	Bijlage 1: Wijzigingen Kernnet Fiets Overijssel	37
	Bijlage 2: Mogelijke fietsmaatregelen op regionale fietsroutes	39





Colofon

Opgesteld door Eveline de Jong, Jules Kaiser, Robin Kleine

Februari 2020

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.





1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De wens het fietsnetwerk in de gemeente Dalfsen te optimaliseren klinkt vanuit meerdere hoeken. Zo is er sprake van een motie vanuit de gemeenteraad met het verzoek aan het college aan de slag te gaan met een integrale fietsvisie. De ambitie van de gemeente is groot als het gaat om het stimuleren van fietsen, zoals blijkt uit het Coalitiedocument 2018 – 2022 ('Dichtbij – Dalfsen – Dichtbij') en de Raadsagenda 2018-2022 ('Kleurrijke kubus'). Voor het stimuleren van fietsen is extra aandacht nodig voor fietsroutes en fietsparkeren. Daarnaast klinkt de wens ook vanuit het provinciale bestuur, dat voor Overijssel al een prioritering in het provinciale Kernnet Fiets heeft opgesteld. De gemeente Dalfsen wil gehoor geven aan deze wensen en daarmee een fietsvriendelijk klimaat creëren in en tussen de kernen van de gemeente en buurgemeenten.

Het doel van deze opdracht is het opstellen van een gedragen Integrale Fietsvisie voor de gemeente Dalfsen bestaande uit de vernieuwde hoofdlijnen van het fietsbeleid, een actualisatie van de hoofdfietsroutes en aanbevelingen voor de hoofdfietsroutes. Het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2022 dat uitvoering geeft aan het beleid uit de Integrale Fietsvisie wordt in een aparte publicatie opgenomen.

1.2 Proces

Het doorlopen proces staat afgebeeld in afbeelding 1.

Het vertrekpunt van de integrale fietsvisie voor de gemeente Dalfsen was het bestaande Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2016 – 2026. De aanleiding voor de actualisatie was het vaststellen van het Kernnet Fiets West van de provincie Overijssel, motie vanuit de raad voor een integrale fietsvisie, ontwikkelingen op het gebied van fiets(beleid) (o.a. de Omgevingsvisie) en de ambities van de raad om fietsen te stimuleren.

De gemeente Dalfsen vindt het ophalen en benutten van lokale kennis een belangrijk onderdeel van het opstellen van deze visie. Hiervoor zijn praatcafés georganiseerd in drie kernen van de gemeente Dalfsen, stond er een enquête online voor mensen die niet bij de praatcafés konden zijn en zijn er overleggen geweest met de provincie Overijssel en buurgemeenten.

Het resultaat van dit proces is een vernieuwing van de hoofdlijnen uit het fietsbeleid op basis van het bestaande GVVP 2016 – 2026. Daarnaast is het hoofdfietsroutenetwerk geactualiseerd op basis van het huidige hoofdfietsroutenetwerk, het Kernnet Fiets Overijssel en de resultaten van bewonersparticipatie. Binnen het hoofdfietsroutenetwerk is een aantal routes geprioriteerd. Voor deze routes zijn mogelijke maatregelen en een uitvoeringsprogramma fiets 2019 – 2022 opgesteld.

Als vervolg van deze integrale fietsvisie zijn er enkele aanpassingen aan het Kernnet Fiets en de strooiroutes gewenst. De komende jaren zal de gemeente aan de slag gaan met het uitvoeringsprogramma. De hoofdlijnen van fietsbeleid en netwerk worden overgenomen in de Omgevingsvisie.



Vertrekpunt:
GVVP 2016 - 2026



Afbeelding 1: Doorlopen proces



2. FIETS IN OMGEVINGSVISIE

In 2021 treedt naar verwachting de nieuwe Omgevingswet in werking. Deze wet gaat over alles wat zich in de fysieke leefomgeving bevindt. Het gaat niet alleen meer over ruimtelijke ordening, maar ook over o.a. gezondheid, welzijn, duurzaamheid, water, natuur e.a. De belangrijkste instrumenten om de Omgevingswet uit te voeren zijn voor de gemeente: omgevingsvisie, omgevingsplan, programma's en omgevingsvergunningen. Dalfsen gaat aan de slag met de Omgevingsvisie waarin de integrale visie en koers voor de fysieke leefomgeving van de gemeente zal worden beschreven. Het fietsbeleid zal ook onderdeel van de Omgevingsvisie worden. In principe zal de huidige koers worden doorgezet. Aanpassingen zijn mogelijk wanneer het huidige beleid niet aansluit bij de integrale afwegingen die gemaakt worden bij het opstellen van de Omgevingsvisie. Fietsen heeft raakvlakken met zowel het ruimtelijke als het sociale domein. Door de wisselwerking tussen het fysieke en sociale kan het thema "fietsen" een waardevolle rol spelen bij het meer integraal benaderen van de leefomgeving zoals beoogd wordt met de Omgevingswet.

In de Omgevingsvisie zal er aandacht worden besteed aan het stimuleren en faciliteren van het fietsgebruik door een goed fietsnetwerk met goede fietsinfrastructuur. Het fietsnetwerk¹ richt zich op fietsroutes en wordt ruimtelijk bekeken. Een aantrekkelijk fietsnetwerk is niet het enige waardoor fietsgebruik kan worden gestimuleerd. Educatieve acties voor verkeersveiligheid en de stimulering van fietsverkeer voor kinderen, ouderen, forenzen en scholieren dragen ook bij aan het realiseren van meer verplaatsingen met de fiets. Dit zal een gunstig effect hebben op onder andere de gezondheid, de duurzaamheidsambities, de bereikbaarheid van de gemeente en de leefbaarheid in de wijken. Daarnaast zien wij raakvlakken met het programma 'Kerngezond Dalfsen'. Dit programma is gericht op het boeken van gezondheidswinst ten behoeve van inwoners. Een goed fietsnetwerk is een toegankelijke en laagdrempelige manier die aanzet tot meer beweging.

De opkomst van de elektrische fiets biedt nieuwe kansen en uitdagingen op het gebied van fietsen. De elektrische fiets stelt mensen in staat langere afstanden te overbruggen en dit tot op een hogere leeftijd te blijven doen. Om de elektrische fietser zo goed mogelijk te faciliteren zal er in de gemeente ook moeten worden gekeken naar de ruimte voor fietsers. De opkomst van de elektrische fiets zorgt voor grotere snelheidsverschillen op het fietspad. Om fietsen voor iedereen toegankelijk te maken en houden dient te worden gekeken naar de ruimte voor fietsroutes.

Het uitgangspunt voor het fietsnetwerk in de gemeente Dalfsen is het verbinden van knooppunten om kernen bereikbaar te houden/maken voor alle vervoerswijzen. Door het aanbieden van veilige, comfortabele, samenhangende en directe fietsroutes tussen en binnen kernen, de opkomst van de elektrische fiets, voorlichting en educatie worden bewoners gestimuleerd om de auto te laten staan en de fiets te pakken.

De gemeente Dalfsen bestaat uit meerdere kernen en een buitengebied. De focus in het buitengebied ligt op bereikbaarheid en snelheid voor het fietsverkeer, waarbij vrijliggende of solitaire fietspaden het meest worden toegepast. In de kernen is vaker sprake van gemengd verkeer en lagere snelheden. Het zichtbaar maken van de positie van de fietser binnen de bebouwde kom zorgt voor lagere snelheden en draagt bij aan de leefbaarheid van wijken. De focus in kernen is daarbij niet doorstroming, maar verblijven.

¹ Het fietsnetwerk wordt in deze context enkel bekeken vanuit een ruimtelijke zin. Het gaat hierbij dus over fietsroutes en de infrastructuur die hierbij hoort.



Voor schoolfietsroutes en de fietsroutes tussen de kernen geldt in het bijzonder dat het belangrijk is dat de routes veilig zijn voor alle leeftijden, dat deze duidelijk herkenbaar zijn en dat deze zoveel mogelijk gescheiden zijn van hoofdroutes voor autoverkeer.

Toegankelijkheid van het fietsnetwerk voor alle doelgroepen is erg belangrijk bij het ontwikkelen van een fietsnetwerk voor iedereen. Aandacht voor comfort en veiligheid spelen hierbij een belangrijke rol. Bij uitbreidingslocaties, locatiekeuze voor voorzieningen en andere ruimtelijke ontwikkelingen is het belangrijk dat rekening gehouden wordt met de bereikbaarheid voor de fiets en een goede aantakking op het bestaande fietsnetwerk.

Om fietsen aantrekkelijk te maken/houden voor bewoners en bezoekers van de gemeente is het van belang dat er op de bestemming van de (fiets)reis voldoende mogelijkheid is om de fiets te stallen. Het faciliteren van veilige en gunstig gelegen parkeervoorzieningen voor de fiets, zal ervoor zorgen dat men eerder de fiets zal pakken om naar deze bestemmingen te gaan.





3. HOOFDLIJNEN FIETSBELEID

Voor inwoners van de gemeente Dalfsen is het fietsen een belangrijke vervoerswijze, zowel wat betreft het dagelijkse als het recreatieve gebruik. Door het aanbieden van veilige, comfortabele, samenhangende en directe fietsroutes tussen (en binnen) kernen worden bewoners gestimuleerd om de auto te laten staan en de fiets te pakken. Het faciliteren en stimuleren van het fietsverkeer draagt bij aan de duurzaamheidsambities, de leefbaarheid in de wijken en een goede gezondheid van de bewoners.

Om de ambities voor de fiets waar te kunnen maken wordt een aantal sporen gevolgd. De basisgedachte hierbij is dat een goede en veilige infrastructuur en een positief imago van de fiets bijdragen aan een hoger fietsgebruik. Hoger fietsgebruik (ten gunste van het autogebruik) leidt tot een betere gezondheid, meer veiligheid in woonstraten en rondom scholen en een mindere belasting van het milieu. De sporen die worden gevolgd zijn:

- 3.1. Type fietsroutes.
- 3.2. Inrichting fietsroutes.
- 3.3. Aanpak speerpunten Beleidsimpuls.
- 3.4. Fietsparkeren.
- 3.5. Gladheidsbestrijding en onderhoud.
- 3.6. Voorlichting, marketing en fietsstimulering.

In het gemeentelijke fietsbeleid wordt binnen de sporen nadrukkelijk de samenwerking en afstemming gezocht met de buurgemeenten en provincie.

3.1 Type fietsroutes

Het fietsnetwerk van de gemeente Dalfsen bestaat in beginsel uit alle wegen en paden waar gefietst mag worden. Een zeer uitgebreid netwerk van woonstraten, fietspaden langs hoofdwegen maar ook recreatieve paden langs de Vecht. We onderscheiden een aantal specifieke routes.

Hoofdfietsroutes

Binnen het netwerk van paden en wegen wordt een aantal routes aangemerkt als hoofdfietsroutes. Dit zijn de (in potentie) meest gebruikte en/of voor de gebruikers meest waardevolle routes zowel binnen als tussen de kernen. In deze Integrale Fietsvisie actualiseren we het hoofdfietsroutenetwerk. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de wijzigingen in het hoofdfietsroutenetwerk.

Schoolroutes

Een groot deel van de belangrijke schoolroutes (voortgezet onderwijs) maakt onderdeel uit van het netwerk van hoofdfietsroutes. Ook van belang zijn de routes van en naar de basisscholen. Deze zijn in beeld gebracht in de rapportage Verkeersveiligheid Schoolroutes (Bono, 2017).

Recreatieve en overige routes

Om de (fiets)recreatie te stimuleren is het van belang dat het netwerk van recreatieve en overige paden en wegen een hoge kwaliteit heeft. Het netwerk aan recreatieve paden is in deze rapportage niet gespecificeerd maar bestaat in beginsel uit alle paden en wegen die vanwege de omgeving en het landschap aantrekkelijk zijn voor recreanten. Een aantal belangrijke recreatieve en overige routes die regionaal van belang zijn, zijn opgenomen in de kaart met de hoofdfietsroutes.



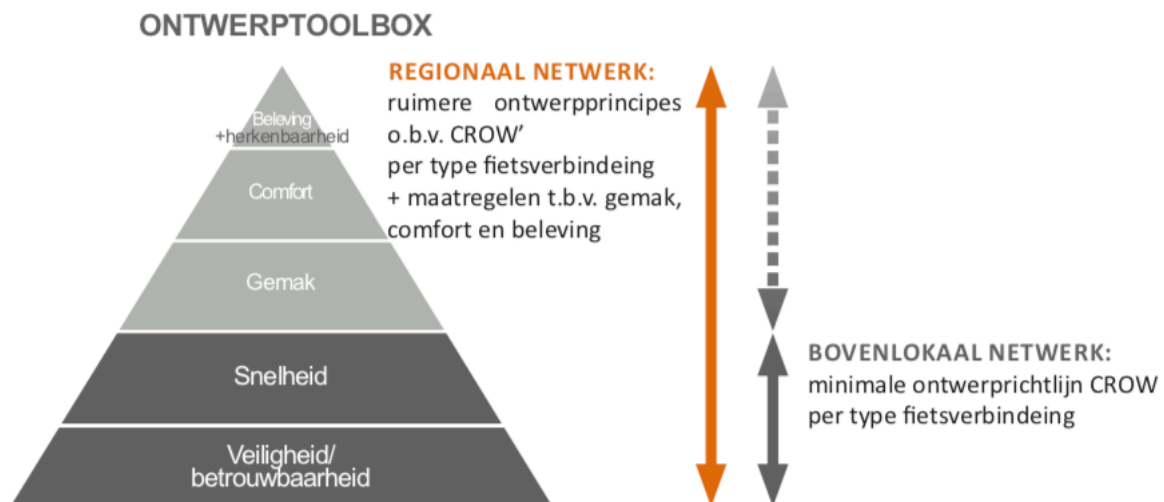
Kernet Fiets Overijssel

Het Kernet Fiets bestaat uit regionale en (boven)lokale verbindingen. De regionale verbindingen (spaken) hebben een hoger ambitieniveau qua inrichting dan het aanvullende (boven)lokale netwerk. De Provincie heeft de routes uit het Kernet Fiets uitgewerkt samen met de gemeenten. Voor de routes van het Kernet Fiets Overijssel zijn ontwerprichtlijnen opgesteld in de Ontwerpprincipes Kernet Fiets, zie 3.2.

3.2 Inrichting fietsroutes

Ontwerprichtlijnen Kernet Fiets

Het Kernet Fiets bestaat uit regionale en (boven)lokale verbindingen. Het regionale netwerk voldoet altijd aan de twee onderste lagen van de Fietskroon (veiligheid/betrouwbaarheid en snelheid) en wordt aangevuld met ontwerpelementen uit de bovenste drie kroonlagen (gemak, comfort en beleving). Het (boven)lokale netwerk voldoet aan de onderste twee lagen, maar kent daarin minder hoge 'eisen' aan de inrichting (minimaal de richtlijn CROW). Het (boven) lokale netwerk hoeft geen elementen uit de bovenste drie lagen te bevatten; dit is optioneel. Zie afbeelding 2.



Afbeelding 2: Ontwerptoolbox routes uit Kernet Fiets (bron: Ontwerpprincipes Kernet Fiets)

De type fietsverbindingen die in de Ontwerpprincipes zijn uitgewerkt, betreffen de snelle fietsroute, het solitair fietspad, het vrijliggend fietspad, de fietsstraat en de fiets(suggestie)strook. Bij voorkeur bestaat het netwerk zoveel mogelijk uit vrijliggende verbindingen (1, 2 en 3) of verbindingen waarop de fietser als belangrijkste gebruiker wordt (4). In verschillende situaties is dit niet mogelijk en zijn fiets(suggestie)stroken (5) de enige manier om de fietser een plek op de verbinding te geven. Voor elk type fietsverbinding zijn in de Ontwerpprincipes richtlijnen gegeven gebaseerd op CROW ontwerprichtlijnen.

Basiseisen fietsroutes gemeente Dalfsen

Het uitgangspunt en de eisen waaraan fietsroutes moeten voldoen blijft ongewijzigd ten opzichte van het GVVP. Het is voor de gemeente Dalfsen van belang een kwalitatief goed netwerk van fietsvoorzieningen aan te bieden, die voldoet aan de volgende eisen:

- samenhang (doorlopende routes, herkenbaar, eenduidige bewegwijzering);
- directheid (snel, weinig omrijden, voorrang op overig verkeer);
- aantrekkelijkheid (omgeving, voorzieningen als bankjes, groen en water);



- veiligheid (autoluw, zicht, obstakelvrij, inrichting paden en kruisingen);
- comfort (type verharding, breedte).

De eisen hebben enerzijds betrekking op de ligging van de routes maar grotendeels op de inrichting. De eisen komen gedeeltelijk overeen met de lagen uit de fietskroon van het Kernnet Fiets Overijssel. Comfort en veiligheid zijn hetzelfde als in de fietskroon. Samenhang en directheid komen overeen met snelheid en gemak uit de fietskroon. Aantrekkelijkheid komt overeen met beleving uit de fietskroon.

Bij de inrichting van hoofdfietsroutes zijn andere eisen van belang dan bij bijvoorbeeld recreatieve routes. In tabel 1 is aangegeven welke eisen als belangrijk (✓) en als erg belangrijk (✓✓) worden ervaren.

	Hoofdfietsroutes	Recreatieve en overige routes	(basis)schoolroutes
Samenhang	✓	✓	
Directheid	✓		✓
Aantrekkelijkheid		✓✓	
Veiligheid	✓✓	✓✓	✓✓
Comfort	✓✓	✓	✓

Tabel 1: belangrijkheid inrichtingseisen fietsroutes

Met behulp van de (meest recente) inzichten en richtlijnen van het CROW kan concreet invulling worden gegeven aan de eisen. Hierin staan bijvoorbeeld aanbevelingen voor de breedte van fietspaden.

Vorrang fietsers op rotondes

Specifiek aandachtspunt is de voorrang voor fietsers op rotondes. De landelijke richtlijn geeft aan dat fietsers binnen de bebouwde kom voorrang zouden moeten hebben op rotondes. Ook vanuit het oogpunt van het stimuleren van het fietsverkeer is het gewenst om fietsers waar mogelijk voorrang te geven. In Dalfsen is dit, net als veel rotondes in het noorden van Nederland, niet het geval. Naar aanleiding van gevoelens van verkeersonveiligheid bij de fietsoversteek over de Rondweg en Koesteeg bij rotonde Kampmansweg onderzoekt de gemeente Dalfsen welke maatregelen op korte en/of lange termijn haalbaar zijn. Een van de varianten is het zodanig aanpassen van deze en vergelijkbare rotondes zodat fietsers alsnog in de voorrang komen. Hiermee wijkt de gemeente Dalfsen af van het huidige GVVP.

Fietsstraat

Nieuw ten opzichte van het huidige GVVP is de categorie 'Fietsstraat'. Een fietsstraat is een erftoegangsweg voor gemotoriseerd verkeer die deel uitmaakt van een hoofdfietsverbinding of snelle fietsroute. De straat is door vormgeving en inrichting als fietsstraat herkenbaar. Autoverkeer is ondergeschikt aan fietsverkeer op een fietsstraat en komt in beperkte mate voor. De fietsstraat heeft (nog) geen formele status in de verkeerswetgeving.

Voor de toepassing en inrichting van fietsstraten heeft het CROW richtlijnen opgesteld. In de richtlijnen wordt een maximum aantal motorvoertuigen genoemd. Echter, het is ook mogelijk om daarboven ook nog een fietsstraat toe te passen als de verhouding fiets-auto 2 op 1 is. De fietsstraat heeft bij voorkeur voorrang op kruisende wegen.

Fietsstroken

Voor het toepassen van fiets(suggestie)stroken is een nieuwe richtlijn opgesteld (CROW). Onder andere wordt aanbevolen om daar waar fietsstroken worden toegepast deze in ieder geval voldoende breedte te geven, minimaal 1,70 meter. De fietsstroken in Dalfsen zijn over het algemeen minder breed.



Hiervoor geldt echter dat het geen prioriteit heeft om dit op korte termijn aan te passen. Op het moment dat er onderhoud is gepland aan een dergelijke weg kan conform de laatste inzichten worden besloten hoe om te gaan met de indeling c.q. inrichting van de weg en de breedte van de fietsstroken.

Hierbij wordt uitgegaan van het volgende principe: Binnen de verblijfsgebieden geen fiets(suggesties)stroken tenzij de weg onderdeel uitmaakt van een belangrijke fietsroute en mits deze voldoende breedte heeft om het minimale profiel (CROW) te realiseren. Voor situaties binnen de kom is dit minimaal circa 6,0 meter. Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom die onderdeel uitmaken van een belangrijke fietsroute en smaller zijn dan 5,80 m kunnen fietslopers (zonder belijning) de positie van de fiets benadrukken. Voor buiten de kom wordt nog gewerkt aan een nieuwe richtlijn.

Snelheidsremmende maatregelen

Daar waar in de verblijfsgebieden vanuit veiligheidsoverweging snelheidsremmende maatregelen zijn en worden getroffen moet (meer) rekening worden gehouden met de belangen van het fietsverkeer. Slingers zoals toegepast op bijvoorbeeld de Welsummerweg worden bij voorkeur niet meer toegepast. Liever worden fietsvriendelijke oplossingen gekozen zoals kruispuntplateau's. Naast de inrichting van de fietsroutes is ook het beheer en onderhoud van belang.

Aanpak

Bij nieuwe ontwikkelingen worden logischerwijs de meest recente ontwerprichtlijnen voor de fiets toegepast. Voor fietsroutes die deel uitmaken van het Kernnet Fiets zijn dat de Ontwerprichtingslijnen Kernnet Fiets. Voor de overige routes gaan wij uit van de CROW-richtlijnen (Ontwerpwijzer Fiets). De fiets dient bij het ontwerp van de openbare ruimte een prominente rol te hebben. De concrete aanpak voor het verbeteren van de bestaande fietsinfrastructuur bestaat uit twee onderdelen. In eerste instantie wordt de optimalisatie van het netwerk gekoppeld aan onderhoudswerkzaamheden. Op het moment dat (groot) onderhoud noodzakelijk is worden de meeste recente richtlijnen waar mogelijk geïmplementeerd. Daarnaast ligt er een lijst met aandachtspunten waar direct (los van onderhoud) mee aan de slag kan worden gegaan. Deze (actuele) lijst wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

3.3 Aanpak speerpunten beleidsimpuls

In 2013 heeft de minister een aantal aanvullende maatregelen aangekondigd. Dit omdat de verkeersveiligheidsdoelstellingen anders niet gehaald zouden worden. De maatregelen uit deze beleidsimpuls richten zicht naast de focus op ouderen en het doorgaan met duurzaam veilig op het fietsverkeer. Met de VNG is de afspraak gemaakt dat alle gemeenten een gemeentelijke aanpak opstellen voor de aanpak van lokale fietsknelpunten. De aanpak kan deels bestaan uit educatieve acties maar richt zich daarnaast specifiek op een aantal speerpunten:

- obstakels;
- paaltjes;
- hobbels;
- kruispunten 50 km/uur wegen.

De (lokale) aanpak van de gemeente Dalfsen is integraal opgenomen in het fietsbeleid en blijft ongewijzigd ten opzichte van het huidige GVVP. De aanpak van obstakels, paaltjes en kruispunten op 50 km/uur blijft onveranderd onderdeel van de inrichting van fietsroutes en de aanpak van hobbels is onderdeel van het beheer en onderhoud.



3.4 Fietsparkeren

Voor fietsparkeren blijft de gemeente Dalfsen bij eerder vastgesteld beleid: het realiseren van voldoende stallingen op de juiste locaties. Op enkele locaties binnen de gemeente is extra aandacht voor fietsparkeren gewenst om te voorkomen dat knelpunten ontstaan of toenemen bij een toename van het fietsgebruik. Er wordt gewerkt aan voorstellen voor het verbeteren van het fietsparkeren in het kader van het Centrumplan voor Dalfsen en voor het Waterfront in Dalfsen. Fietsers hebben naast de behoefte aan goede en veilige fietsroutes ook behoefte aan mogelijkheden om de fietsen veilig, gemakkelijk en ordelijk te kunnen parkeren. Het is een relevante behoefte voor het mobiliteitsbeleid, omdat de angst voor diefstal tot minder fietsgebruik leidt. Het ontbreken of foutief situeren van stallingen leidt tot een wildgroei aan geparkeerde fietsen. Dit komt het uiterlijk aanzien van de gemeente niet ten goede, daarnaast is het niet bevorderlijk voor het comfort van voetgangers.

Voor het aantal benodigde stallingen bij solitaire voorzieningen zijn kencijfers opgesteld in de “Ontwerpwijzer Fietsverkeer” van het CROW. Voor een recent en volledig overzicht wordt verwezen naar de kencijfers van het CROW (CROW 291, Leidraad fietsparkeren). De gemeente Dalfsen werkt aan een parkeernormennota waar fietsparkeren (normen voor het stallen van fietsen) ook in wordt opgenomen. De normen zullen aansluiten bij de fietsparkeernormen van het CROW.

Naast de capaciteit is het tevens van belang goede voorzieningen te realiseren en deze op de juiste locaties aan te bieden. Bij de keuze voor een locatie dienen de volgende stelregels in acht te worden genomen. Stallingen worden optimaal gebruikt indien ze:

- niet ver van de bestemming liggen (maximale loopafstand van 50 meter);
- aan de aanvoerroutes worden gesitueerd;
- duidelijk zichtbaar en als zodanig herkenbaar zijn;
- qua vormgeving voldoen aan de wensen van de parkeerder (nietjes i.p.v. beugels).

Om inzichtelijk te krijgen waar problemen zijn wat betreft stallingen en op welke manier verbeteringen kunnen worden aangebracht is in de centra een inventarisatie uitgevoerd. Bij ov-voorzieningen moet nog een inventarisatie worden uitgevoerd. De hieruit voortvloeiende verbeterpunten worden opgenomen in de lijst met aandachtspunten in het uitvoeringsprogramma.

Met de komst van de elektrische fiets is het van belang om naast inrichting van de weg ook te kijken naar fietsparkeren. Dit wordt daarom vanaf nu ook meegenomen in het beleid. Vanwege de waarde van elektrische fietsen zijn het veilig stallen en de mogelijkheid tot opladen belangrijk. In het Uitvoeringsprogramma is het realiseren van e-laadpalen in de openbare ruimte opgenomen. Daarbij wordt gekeken waar er behoefte is naar e-laadpalen.

Knooppunten van ov worden ook steeds belangrijker en worden daarom nu ook opgenomen in het fietsbeleid. Het belangrijkste ov-knooppunt in de gemeente is het station Dalfsen. Het station beschikt over bewaakte (fietskluizen) en onbewaakte stallingen voor de mensen die naar het station fietsen. Ook staan er vier ov-fietsen. Station Dalfsen heeft een goede verbinding met Ommen en Zwolle, met elk half uur een trein. Voor een aantrekkelijke keten is het aanbieden van de juiste fietsfaciliteiten van belang. De gemeente Dalfsen houdt bij of het aanbod van fietsvoorzieningen bij het station voldoende is en gaat waar nodig in gesprek met betrokken partijen over maatregelen. De monitoring fietsparkeren in de centra en bij het station is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022.



3.5 Gladheidsbestrijding en beheer

Voor gladheidsbestrijding en beheer blijft de gemeente Dalfsen bij eerder vastgesteld beleid. Het goed beheren en onderhouden van de fietspaden levert een goede bijdrage aan de veiligheid en bruikbaarheid. Mede hierdoor kan het fietsverkeer gestimuleerd worden. Niet alleen de onderhoudsstaat (gaten en oneffenheden) moet goed zijn maar ook het beheer van de directe omgeving (snoeien en vegen bladeren) en het ijs- en sneeuwvrij houden van de paden levert een positieve bijdrage.

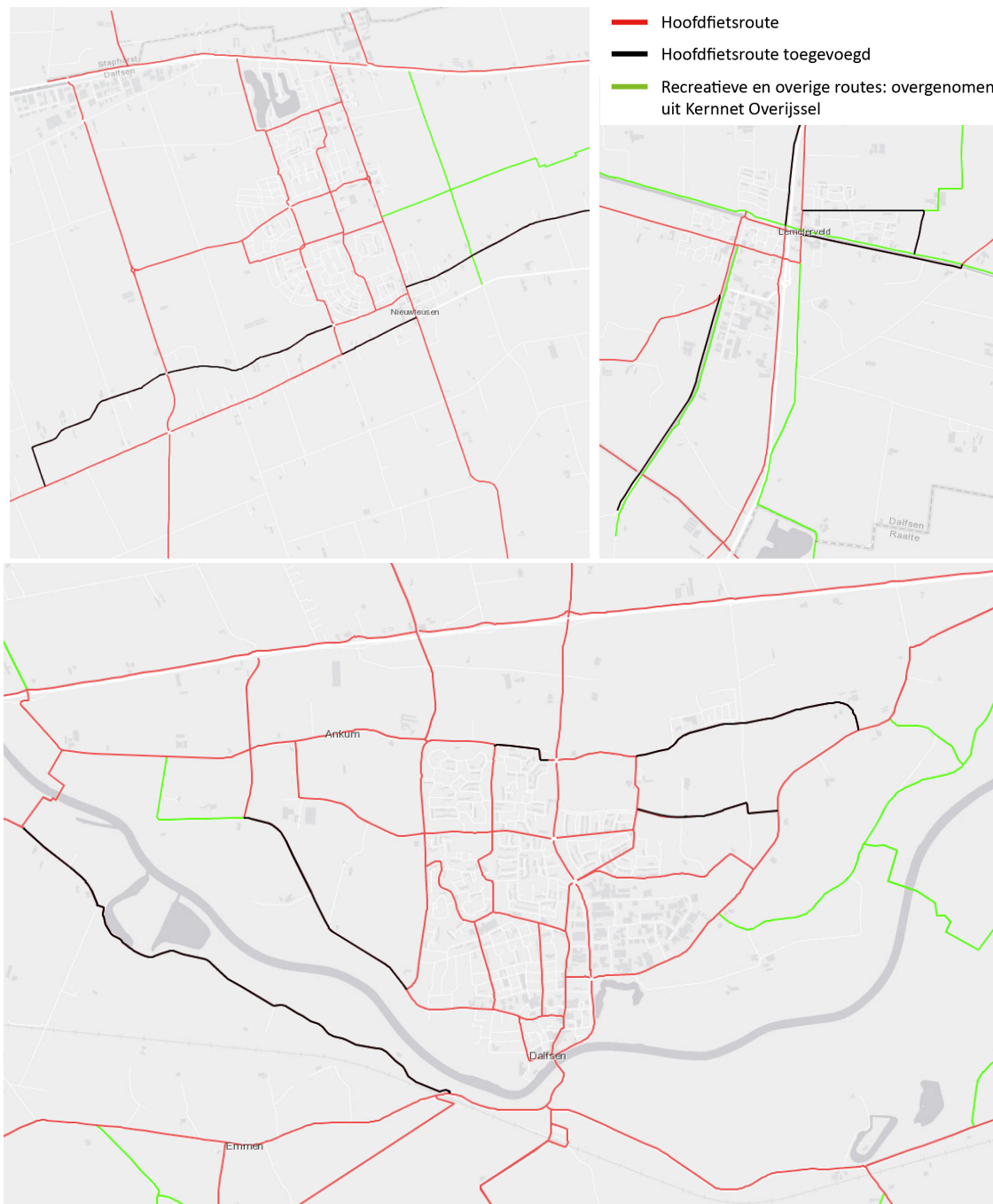
In Dalfsen wordt al veel aandacht besteed aan het beheer van de fietsroutes. De hoofdfietsroutes worden op regelmatige basis schoongehouden (bermbeheer, vegen) en in de winter maken de hoofdfietsroutes deel uit van de routes waar gestrooid wordt. Ten opzichte van het voorgaande GVVP is het aantal meters hoofdfietsroute uitgebreid. Vooralsnog worden de nieuwe routes, waar mogelijk, meegenomen binnen het reguliere werk. In het Beleidsplan Integraal Beheer Openbare Ruimte (Raadsbesluit september 2017) is meer informatie opgenomen over onderhoud en gladheidsbestrijding. Het hoofdfietsnetwerk heeft inrichtings- en onderhoudskwaliteit en verharding B/C en reiniging AB. De recreatieve en overige routes maken geen onderdeel uit van de hoofdfietsroutes. Deze routes maken geen deel uit van de routes waar gestrooid wordt. Bij het bovenstaande is nog geen rekening gehouden met eventuele bezuinigingen. Besluitvorming hierover vindt in de raad van november 2019 plaats (begroting 2020).

3.6 Voorlichting, marketing en fietsstimulering

Een belangrijk aandachtspunt voor het verbeteren van de situatie voor fietsers is de verkeersveiligheid. Naast de infrastructurele aanpak wordt de veiligheid ook verbeterd door verschillende educatieve acties. De niet-infrastructurele aanpak kan niet alleen worden ingezet ten behoeve van de verkeersveiligheid maar ook ten behoeve van het stimuleren van het fietsverkeer. Diverse studies geven aan dat verhuizing, verkeershinder of de aanleg van een nieuwe weg of fietsroute, dé momenten zijn om na te denken over ander reisgedrag. Tussen Zwolle en Dalfsen staat de komende jaren qua infrastructuur veel te gebeuren. Deze ontwikkelingen worden aangegrepen om de fiets in de regio meer te stimuleren. Provincie Overijssel, gemeente Zwolle, gemeente Dalfsen, Hogeschool Windesheim en een gespecialiseerd bureau gaan samen werken aan een pakket maatregelen om het gebruik van de fiets tussen beide plaatsen te stimuleren vanaf 2020. Denk bijvoorbeeld aan het (tijdelijk) beschikbaar stellen van e-bikes aan forenzen bij werkgevers. Bij het stimuleren van het fietsgebruik wordt ook aandacht besteed aan de doelstellingen van 'Kerngezond Dalfsen'.

Elektrische fiets

Sinds de uitgave van het huidige GVVP is de opmars van de elektrische fiets begonnen. De elektrisch aangedreven fiets geeft de fietser letterlijk een duwtje in de rug. De elektrische fiets leidt ertoe dat mensen sneller, langer en daardoor verder kunnen fietsen. De maximale acceptabele afstand met de elektrische fiets is 15 kilometer tegenover 7,5 kilometer met de 'gewone' fiets. Het faciliteren doet de gemeente door te zorgen voor passende infrastructuur en veilig fietsparkeren. Goede infrastructuur en het actief stimuleren van de elektrische fiets zal de automobilist verleiden om in de spits de auto te verruilen voor de duurzamere fiets.



Afbeelding 4: hoofd fietsroute, toegevoegde hoofd fietsroutes en recreatieve/overige fietsroutes in en rondom de kernen

Routes overgenomen uit Kernnet

De lokale en regionale routes van het Kernnet Fiets kwamen voor een groot deel overeen met het huidige hoofdwegfietsnetwerk. Er zijn een aantal routes uit het Kernnet Fiets overgenomen in het hoofd fietsnetwerk, deze zijn te zien in afbeelding 4. De Oosterveen (ten oosten van kruising Paltheweg) in Nieuwleusen, de Waterinkweg in Lemelerveld, de Ruitenborghweg (ten oosten van de kruising Cubbinghsteeg) in Dalfsen en de Zuidelijke Vechtdijk in Dalfsen zijn opgenomen in het hoofd fietsnetwerk als lokale routes. Naast deze routes zijn er ook een aantal routes overgenomen als recreatieve of overige routes. Deze staan in bijlage 1.





Toevoegingen uit participatie (praatcafés en enquêtes)

In Nieuwleusen is de route Staphorsterweg (tussen de N758 en Ruitenveen) – Ruitenveen - Westerveen (tussen Jaglusterallee en Bosmansweg) toegevoegd omdat uit de participatie bleek dat het een veel gebruikte fietsroute is voor scholieren. De route Oosterveen (tussen Burgemeester Backxlaan en Paltheweg) is opgenomen als alternatieve lokale oost-west route voor de N377. Het stuk Westeinde binnen de bebouwde kom (tussen Bosmansweg en Burgemeester Backxlaan) is toegevoegd als alternatief voor de route via Westerveen.

In Oudleusen kwam de Oude Hessenweg als belangrijke schoolroute naar voren. De route maakte nog geen deel uit van het hoofdfietsrouten netwerk, maar wordt wel veelvuldig gebruikt.

In Lemelerveld is de Vlistersedijk aangewezen als aandachtspunt voor fietsveiligheid en als belangrijke noord-zuid fietsverbinding. De route is daarom opgenomen in het hoofdfietsrouten netwerk. De Migaweg is een lokale verbinding in Lemelerveld die veelvuldig wordt gebruikt, hetzelfde geldt voor de Blikman Kikkertweg.

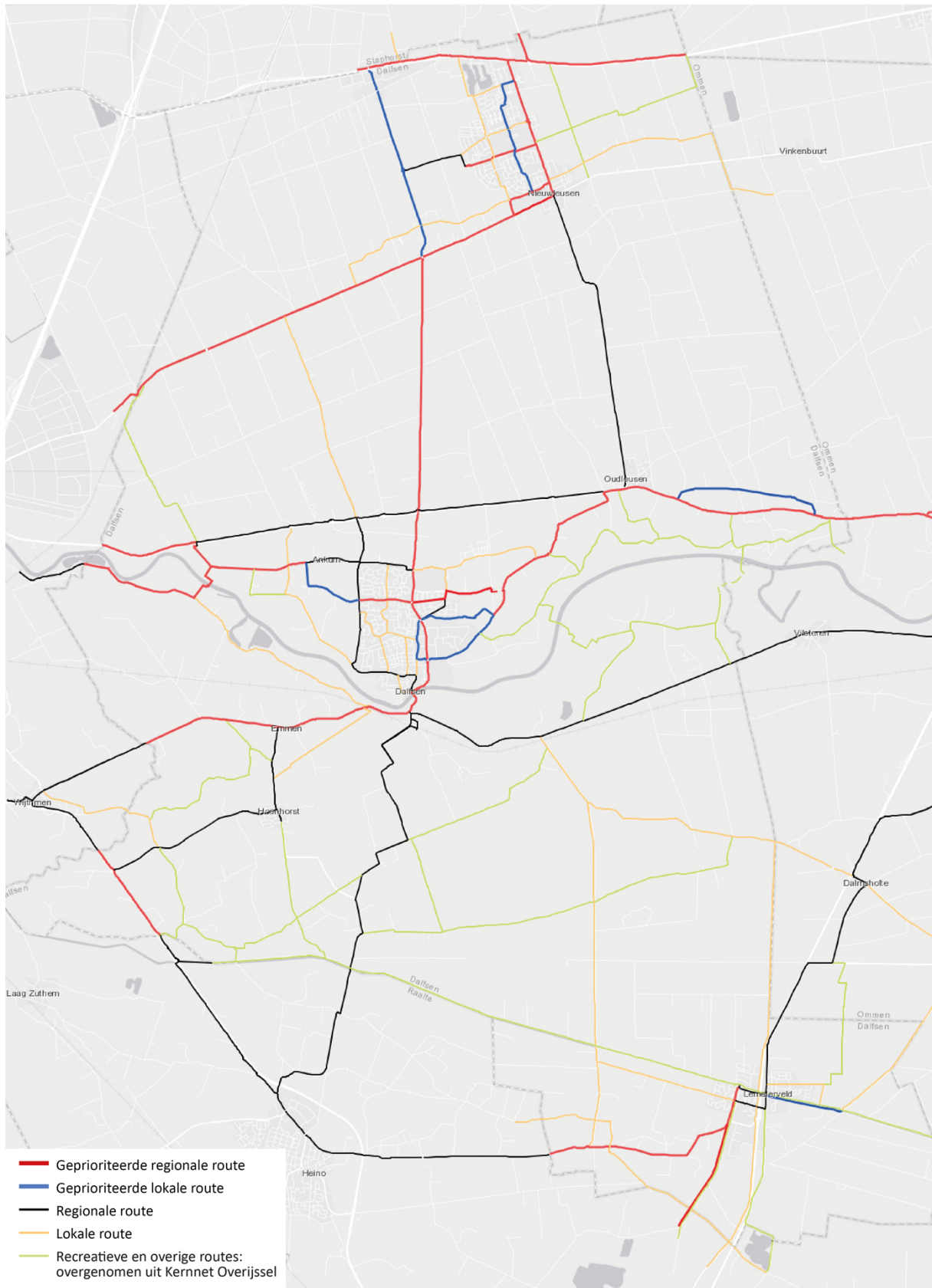
In Dalfsen kwam uit de participatie dat er behoefte is voor meerdere oost-west verbindingen, daarom zijn drie nieuwe oost-westroutes opgenomen in het hoofdfietsnetwerk. Dit zijn de route Haersolteweg (ten oosten van Koekoeksteeg) – Hofmanssteeg en Gerner Es (ten oosten van kruispunt fietspad bij sportpark) - Oosterdalfsersteeg (tussen Gerner Es en ontbrekende schakel) – ontbrekende schakel tussen Oosterdalfsersteeg en Welsummerweg. De Vossiersteeg kwam uit de participatie naar voren als een meer directe oost-west verbinding dan de Bontekamp. Er is daarom gekozen om de Bontekamp uit het hoofdfietsrouten netwerk te verwijderen en te vervangen door de Vossiersteeg.

4.2 Geprioriteerde routes

In afbeelding 5 zijn de geprioriteerde regionale, geprioriteerde lokale en regionale routes afgebeeld. Aan een aantal fietsroutes is prioriteit gegeven, dit kan op basis van het geprioriteerde netwerk uit het Kernnet Fiets, op basis van de participatie of op basis van ongevallen/staat van de weg. De geprioriteerde routes worden verder besproken in hoofdstuk 5.

De Evenboersweg, de N377 (ten westen van kruising Evenboersweg), de Jaglusterallee, de Burgemeester Backxlaan en Westerveen (tussen Bosmansweg en Burgemeester Backxlaan) in Nieuwleusen zijn overgenomen uit het Kernnet Fiets als geprioriteerde routes. Uit de participatie kwamen ook de Evenboersweg en de Burgemeester Backxlaan naar voren als aandachtspunten. Daarnaast werden het Westeinde (ten westen van kruispunt Bosmansweg), de route Zandspeur (tussen Burgemeester Backxlaan en Burgemeester van Haersoltestraat) - Burgemeester van Haersoltestraat (tussen Zandspeur en Koningin Julianalaan) - Koningin Julianalaan en het fietspad ten zuiden van het sportpark aangedragen als routes met prioriteit. Het is een veel gebruikte lokale noord-zuid route waarmee drukkere routes in de omgeving vermeden kunnen worden. Aan deze route liggen diverse scholen en (sport-)voorzieningen. Tijdens dit participatietraject en eerdere trajecten werd dit als een belangrijke, te stimuleren route aangegeven.

In Oudleusen is de Oude Hessenweg is een belangrijke schoolfietsroute. De route voldoet nog niet aan de inrichtingseisen en wordt daarom toegevoegd als geprioriteerde route.



Afbeelding 5: Geprioriteerde en regionale routes





In Dalfsen zijn de routes Koesteeg – Rondweg – Vechtdijk – Poppenallee en N340 – Broekhuizen – Vossersteeg - Ankummer Es – Elskamp - Langkamp tot rotonde Koesteeg als geprioriteerde routes overgenomen uit het Kernnet Fiets. Het heeft een prioriteit om sterke oost-west en noord-zuid verbindingen te hebben door de kern. De geprioriteerde route fietspad ten zuiden van de Molenaarses/Veldwachterstraat - Gerner Es (ten oosten van fietspad naar sportverenigingen) – Oosterdalfsersteeg – ontbrekende schakel naar Welsummerweg is een verlenging van de oost-west verbinding uit Langkamp. De Wilhelminastraat tussen de Kampmansweg en de Welsummerstraat en de Welsummerstraat zelf zijn onderdeel van een belangrijke lokale verbinding die qua inrichting niet past bij de functie van de weg. De Welsummerweg is een belangrijke verbinding van het centrum van Dalfsen naar Oudleusen en Ommen en is daarom meegenomen als geprioriteerde route.

In Lemelerveld is de route Ankerstraat (vanaf Kanaaldijk Noord) - Strenkhaarweg (richting Heino) overgenomen als geprioriteerde route uit het Kernnet Fiets. In het verlengde van deze route ligt de Wolthaarsweg. Deze route is in de praatcafés naar voren gekomen als belangrijke fietsverbinding naar Raalte, daarom is de route opgenomen als geprioriteerde route.

De Kanaaldijk Noord (vanaf Zwolle) tot Vilstersedijk/Blikman Kikkertweg in Lemelerveld is niet overgenomen als geprioriteerde route uit het Kernnet Fiets. Tijdens dit participatietraject werd aangegeven dat deze route van Lemelerveld naar Zwolle in verband met de afstand geen drukke route is voor de utilitaire fietser en naar verwachting ook niet deze potentie heeft. Op termijn valt niet uit te sluiten dat Kanaaldijk Noord alsnog toegevoegd wordt aan het geprioriteerde fietsnetwerk van de gemeente Dalfsen.





5. MOGELIJKE FIETSMAATREGELEN OP GEPRIORITEERDE FIETSROUTES

Voor de geprioriteerde regionale en lokale fietsroutes zijn op basis van de ambities van de gemeente en het Kernnet Overijssel mogelijke maatregelen opgesteld om de fietsroutes te verbeteren. De mogelijke maatregelen worden toegelicht per kern en bijbehorend buitengebied. Voor een aantal regionale fietsroutes zijn ook mogelijke maatregelen opgesteld, deze zijn te vinden in bijlage 2.

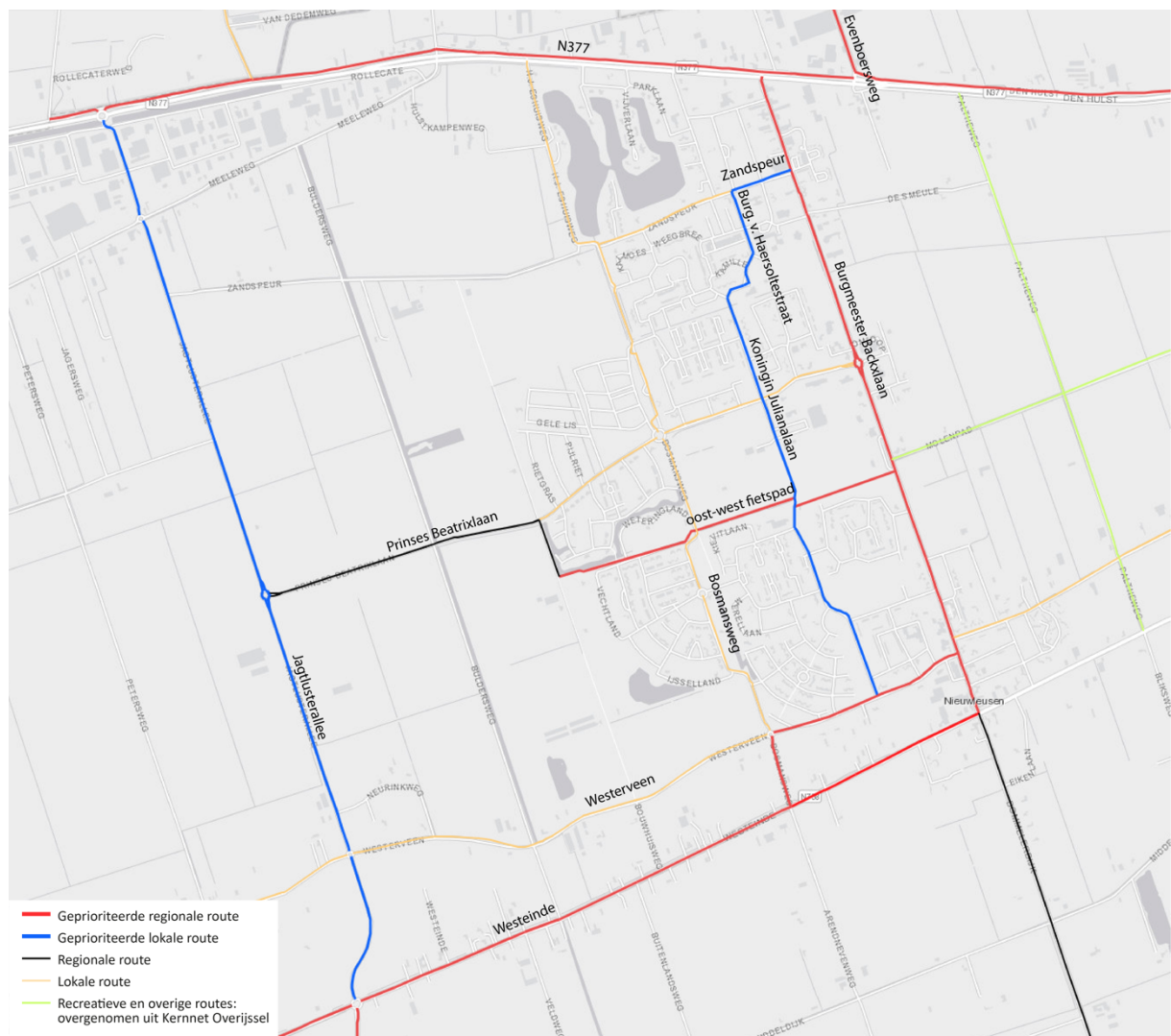




5.1 Nieuwleusen

In en rondom de kern Nieuwleusen zijn een aantal routes aangewezen als geprioriteerde routes. De routes staan aangegeven in afbeelding 6. De geprioriteerde routes zijn:

- Fietsroute langs de N377.
- Westeinde (binnen en buiten de bebouwde kom).
- Evenboersweg (deel gemeente Dalfsen).
- Burgemeester Backxlaan.
- Zandspeur (tussen Burgemeester Backxlaan en Burgemeester van Haersoltestraat) - Burgemeester van Haersoltestraat (tussen Zandspeur en Koningin Julianalaan) - Koningin Julianalaan.
- Oost-west fietspad ten zuiden van sportpark.
- Bosmansweg (tussen Westeinde en Westerveen) en Westerveen (tussen Bosmansweg en Burgemeester Backxlaan).



Afbeelding 6: Hoofdfietsroutes en recreatieve/overige routes in Nieuwleusen



5.1.1 Wegen in beheer bij de provincie Overijssel

Er zijn rondom de kern Nieuwleusen twee fietsroutes die naast provinciale wegen liggen. De fietsroute langs de N377 en het deel van Westeinde dat buiten de bebouwde kom ligt zijn onderdeel van de provinciale weg en daarmee in beheer bij de provincie Overijssel. De prioritering van de twee fietsroutes is overgenomen uit het Kernnet Fiets. Bij planvorming van deze routes behartigt de gemeente Dalfsen de belangen van de inwoners van de gemeenten. Bij klachten over deze fietsroutes treedt de gemeente waar nodig in overleg met de provincie.

5.1.2 Evenboersweg (deel gemeente Dalfsen)

De Evenboersweg is een geprioriteerde fietsroute. In de gemeente Staphorst is gestart met de aanleg van een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan de oostzijde. Het deel van de weg in de gemeente Dalfsen is geprioriteerd om de fietsers tussen Staphorst en Nieuwleusen zo goed mogelijk te faciliteren.

In de huidige situatie zijn er geen vrijliggende fietsvoorzieningen op de Evenboersweg, de weg is geasfalteerd en heeft fietssuggestiestroken enkel aangeduid met belijning (afbeelding 7). Met een wegbreedte van 6,30 meter is er op het deel van de gemeente Dalfsen onvoldoende ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen. De weg wordt veel gebruikt door vrachtverkeer en sluijverkeer tussen Staphorst en Nieuwleusen. De fietsroute is een geprioriteerde regionale fietsroute. Er ontstaat een conflictpunt tussen het fietsverkeer en het autoverkeer op het gemengde deel van de Evenboersweg en op het punt waar het fietsverkeer vanaf het tweerichtingsfietspad oversteekt. Het verlagen van de snelheid voor het gemotoriseerd verkeer zorgt voor een veilige afwikkeling van gemengd verkeer. Op dit moment maken er zo'n 500 fietsers per dag gebruik van de route, een fietsstraat zou daarom niet gepast zijn. Geadviseerd wordt om samen met bewoners en andere belanghebbenden te kijken naar de inrichting van de Evenboersweg in de gemeente Dalfsen. Vanwege de beperkte ruimte wordt geadviseerd om de straat in te richten als erftoegangsweg met streetprint of een halfopen verharding. De Evenboersweg is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022.



Afbeelding 7: Huidig situatie Evenboersweg in Nieuwleusen



5.1.3 Burgemeester Backxlaan

De Burgemeester Backxlaan is een geprioriteerde regionale fietsroute door de kern van Nieuwleusen. De route is een geprioriteerde route in het Kernnet Overijssel, uit de praatcafés kwam de route ook naar voren als een route met aandachtspunten. Daarnaast zijn er vooral op de kruispunten meerdere ongevallenregistraties.

De straat ligt deels in een 30 km/uur-zone (tussen N377 en kruispunt Zandspeur en ten zuiden van kruispunt Magnoliaan) en heeft deels een snelheidslimiet van 50 km/uur. Het profiel van de straat verandert mee met de functie van de weg. Er zijn verschillende straatprofielen toegepast op de Burgemeester Backxlaan, hierdoor is het voor fiets- en autoverkeer soms onduidelijk wat de positie is van de fietser. De positie van de fietser moet op deze straat meer prominent worden zonder dat het karakter van de weg wordt aangetast. Het herinrichten van de straat als fietsstraat wordt vanwege het karakter van de straat en de verhouding tussen het (verwachte) aantal fietsers en hoeveelheid autoverkeer afgeraden.

Er wordt geadviseerd om het fietscomfort te verbeteren door het toepassen van asfalt fietslopers met in het midden klinkers voor het autoverkeer in de 30 km/uur-zones. Dit moet in afstemming met de omgeving worden opgepakt en worden afgestemd op andere voorstellen voor dit gebied. Het fietscomfort op de vrijliggende fietsvoorzieningen tussen Raiffeisenstraat en Prinses Beatrixlaan kan worden verbeterd het fietspad te asfalteren. Voor de verkeersveiligheid dient te worden gekeken naar het verbeteren van de aansluiting gemengd verkeer naar vrijliggende fietsvoorzieningen en de mogelijkheid voor een vrijliggend fietspad aan westzijde tussen Prinses Beatrixlaan en Molenpad te onderzoeken. Daarnaast adviseren we om de 30 km/uur-grens te verplaatsen naar de Ds. Smitslaan omdat er vanaf dit kruispunt woningen langs de weg staan waardoor het karakter van een erftoegangsweg duidelijker zichtbaar is.



Afbeelding 8: Referentie klinkers in combinatie met asfalt fietslopers (Hof van Delftlaan, Delft)





5.1.4 Zandspeur (tussen Burgemeester Backxlaan en Burgemeester van Haersoltestraat) - Burgemeester van Haersoltestraat (tussen Zandspeur en Koningin Julianalaan) - Koningin Julianalaan

De route is een geprioriteerde lokale fietsroute door woongebieden in Nieuwleusen (in 30 km/uur-zone) met een hoog aantal fietsers. Tijdens de praatcafés wordt gezegd dat de route een belangrijke route is voor lokaal fietsverkeer dat via een meer autoluwe route scholen, cultuur en sport kunnen bereiken en drukke parallelle wegen (zoals de Burgemeester Backxlaan) daarmee kan vermijden. De weg is opgenomen als geprioriteerde route omdat het een belangrijke lokale route is. Een deel van de Koningin Julianalaan is al heringericht als fietsstraat.



Afbeelding 9: Herinrichting fietsstraat Julianalaan in Nieuwleusen

Het advies is om een doorlopende fietsroute te creëren van Zandspeur (tussen Burgemeester Backxlaan en Burgemeester van Haersoltestraat) en de Burgemeester van Haersoltestraat (tussen Zandspeur en Koningin Julianalaan) door deze delen van de fietsroute ook uit te voeren als fietsstraat. Daarbij moet extra aandacht worden besteed aan kruisend verkeer op de kruispunten, met bij voorkeur de fietsstraat in de voorrang.

5.1.5 Oost-west fietspad ten zuiden van sportpark

Het oost-west fietspad ten zuiden van het sportpark is een geprioriteerde regionale route en dient als alternatief voor fietsers die geen gebruik maken of willen maken van de Prinses Beatrixlaan. De route is geprioriteerd omdat bewoners hebben aangegeven graag verschillende alternatieve route te hebben. In de huidige situatie is dit een solitair fietspad dat aantakt op de Burgemeester Backxlaan via een parkeerterrein.

Om een samenhangende fietsroute te krijgen is het advies om de aansluiting op de Burgemeester Backxlaan, de aansluiting met het Molenpad aan de oostkant van de Burgemeester Backxlaan en de kruising met het fietspad Koningin Julianalaan te verbeteren.



Afbeelding 10: Onderzoeken aansluiting fietspad met Burgemeester Backlaan

5.1.6 Bosmansweg (tussen Westeinde en Westerveen) en Westerveen (tussen Bosmansweg en Burgemeester Backlaan)

Vanuit Westeinde buiten de bebouwde kom zijn er twee geprioriteerde regionale fietsroutes naar de Burgemeester Backlaan. Een van deze routes loopt vanaf Westeinde via een stukje Bosmansweg en Westerveen naar de Burgemeester Backlaan. De andere route loopt verder via het deel van Westeinde dat binnen de bebouwde kom ligt (zie verder 5.1.7). Het deel Westerveen is een veelgebruikte schoolroute. Op het kruispunt Bosmansweg – Westeinde en de Westerveen hebben de afgelopen jaren een aantal ongevallen plaatsgevonden. De route is geprioriteerd op basis van de reacties van bewoners, omdat het een veelgebruikte schoolroute is.

Beide wegdelen zijn in asfalt uitgevoerde erftoegangswegen aan de rand van de bebouwing binnen de 30 km/uur-zone. Het herinrichten van de wegdelen als fietsstraat wordt vanwege het karakter van de straat en de verhouding tussen het (verwachte) aantal fietsers en hoeveelheid autoverkeer afgeraden. Geadviseerd wordt om het karakter van de wegdelen te benadrukken door een herinrichting met klinkerbestrating. Eventueel met meer comfort voor fietsers door asfalt fietsstroken, zonder lijnmarkering. Of met twee verschillende soorten klinkers om de weg optisch te versmallen, waarmee de gereden snelheid lager wordt en fietsers minder worden weggedrukt naar de zijkant. Zie referentie in afbeelding 11.



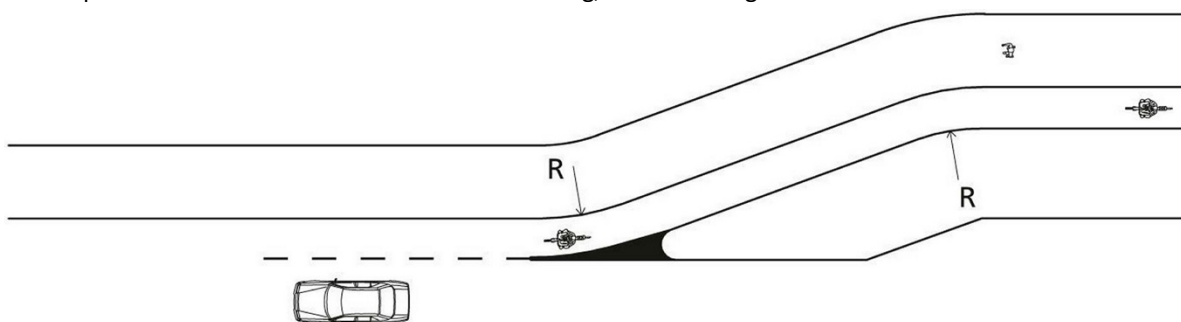


Afbeelding 11: Referentie van een klinkerstraat met gekleurde klinkers aan de zijkant om de straat optisch te versmallen

5.1.7 Westeinde (binnen de bebouwde kom)

In de huidige situatie gaat het tweerichtingsfietspad buiten de bebouwde kom over in vrijliggende eenrichtingsfietspaden aan beide kanten van de weg. De vrijliggende fietspaden gaan op komgrens over in fietssuggestiestroken en deze stoppen na 125 meter. De vele overgangen zorgen voor een onduidelijke positie van de fietser. De route is geprioriteerd omdat deze met kleine ingrepen veel aantrekkelijker wordt voor fietsverkeer.

Het advies is om de overgang van buiten naar binnen de bebouwde kom te verduidelijken en verbeteren. Het advies is om de fietser meer rugdekking te geven bij de bebouwde komgrens. De fietser krijgt rugdekking door het toepassen van een verticaal element en markering, zie afbeelding 12.



Afbeelding 12: Principe van rugdekking bij verlaten fietspad

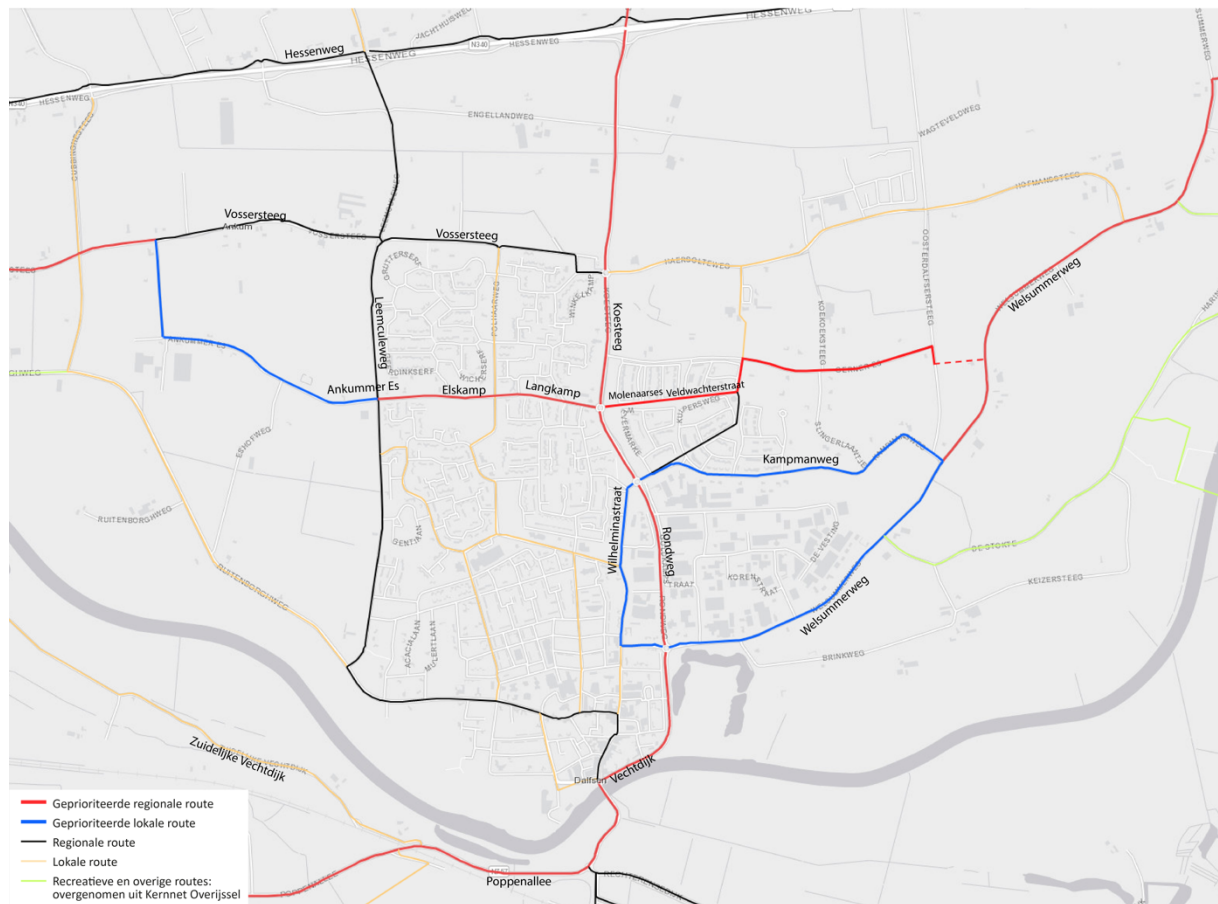




5.2 Dalfsen

In en rondom de kern Dalfsen zijn een aantal routes aangewezen als geprioriteerde routes. De routes staan aangegeven in afbeelding 13. De geprioriteerde routes zijn:

- Hessenweg/N340.
- Poppenallee.
- De Broekhuizen - Vossiersteeg - Ankummer Es.
- Ankummer Es - Elskamp - Langkamp - rotonde Langkamp.
- Koepelallee van Marshoeksteeg tot dijk en/of vanaf de dijk richting stuw en dijk verder richting Zwolle.
- Koesteeg - Rondweg – Vechtdijk.
- Wilhelminastraat.
- Het fietspad ten zuiden van de Molenaarses/Veldwachterstraat - Gerner Es (ten oosten van fietspad naar sportverenigingen) – Oosterdalfsersteeg – ontbrekende schakel naar Welsummerweg.
- Welsummerweg.
- Oude Hessenweg.



Afbeelding 13: Hoofdfietsroutes en recreatieve/overige routes in Dalfsen



5.2.1 Wegen in beheer bij de provincie Overijssel

Er zijn rondom de kern Dalfsen twee fietsroutes die naast provinciale wegen liggen. Deze fietsroutes zijn onderdeel van de provinciale weg en daarmee in beheer bij de provincie Overijssel. De Hessenweg van de grens van de gemeente Zwolle tot de grens gemeente van de gemeente Ommen en een geprioriteerde lokale fietsroute in beheer bij de provincie Overijssel. Poppenallee tot de grens van de gemeente Zwolle is een geprioriteerde regionale fietsroute in beheer bij de provincie Overijssel. Beide geprioriteerde routes zijn overgenomen uit het Kernnet Fiets. Bij planvorming van deze routes behartigt de gemeente Dalfsen de belangen van de inwoners van de gemeenten. Bij klachten over deze fietsroutes treedt de gemeente waar nodig in overleg met de provincie.

Een ontbrekende schakel is een fietspad aan de noordzijde van de Poppenallee tussen de rotonde bij het station en de spoorwegovergang. Fietsers van en naar Zwolle moeten nu tweemaal de Poppenallee oversteken als ze de route via de zuidelijke Vechtdijk nemen. Bij een fietspad aan de noordzijde van de Poppenallee is dat niet meer aan de orde. Dit komt het comfort en de veiligheid van de fietsers ten goede. Indien in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma bepaalde maatregelen genomen moeten worden ziet gemeente Dalfsen het als een kans hierin mee te liften met de aanleg van dit fietspad. In de contacten met het Waterschap zal de gemeente dit onder de aandacht (blijven) brengen.



Afbeelding 14: Ontbrekende schakel Poppenallee

5.2.2 Snelfietsroute Zwolle – Dalfsen

Een aantal geprioriteerde routes van het fietsroutenetwerk van de gemeente Dalfsen zijn onderdeel van de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen. De route is geprioriteerd omdat de gemeente Dalfsen het belangrijk vindt om een goede en snelle verbinding tussen Zwolle en Dalfsen te faciliteren. De snelfietsroute Zwolle – Dalfsen is voor een deel al uitgewerkt door de gemeente Dalfsen in samenwerking met de gemeente Zwolle en de provincie Overijssel. Voor de wegdelen waarvan al plannen zijn uitgewerkt worden geen verdere maatregelen geadviseerd. Dit zijn de volgende wegdelen:

- De inrichting van de zuidelijke parallelweg van de N340 is onderdeel van het provinciaal project Vechtdal Verbinding. De huidige parallelweg wordt omgebouwd naar een fietspad, gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer worden gescheiden. Dit project voorziet in een basisinrichting. Eventuele aanvullingen daarop vanuit de gemeenten Zwolle en Dalfsen zijn bespreekbaar en kunnen tijdens de realisatie van het project Vechtdal Verbinding worden meegenomen.
- De Broekhuizen / Vossiersteeg / Ankummer Es (tussen Vossiersteeg en fietsopstelplaats de Leemculeweg) zijn onderdeel van een geprioriteerde regionale route. De wegdelen zijn al uitgewerkt in een voorlopig ontwerp (VO) en uitvoering is in september 2019 gestart.

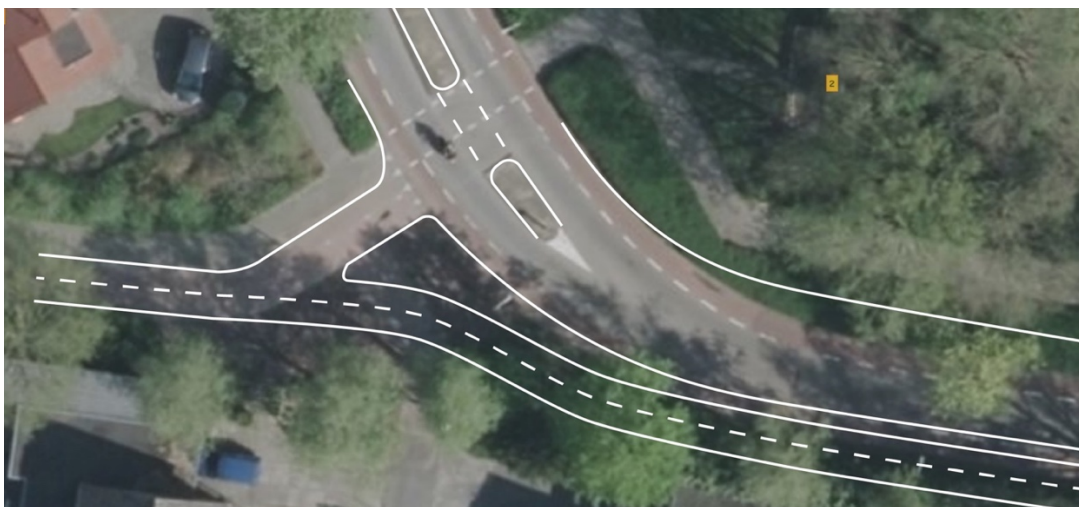


- Koepelallee van Marshoeksteeg tot dijk en/of vanaf de dijk richting stuw en dijk verder richting Zwolle is een geprioriteerde regionale fietsroute. Het wegdeel vanaf stuw Vechterweerd tot Zwolle is al uitgewerkt in VO door de gemeente Dalfsen en Zwolle.

Het **deel Ankummer Es (vanaf fietsopstelplaats bij Leemculeweg) - Elskamp - Langkamp - rotonde Langkamp** is nog niet uitgewerkt door de gemeente Dalfsen. Het advies is om een eenduidige fietsroute te creëren waarbij de fietser prioriteit heeft op de gehele Ankummer Es (vanaf Vossersteeg), over Elskamp, Langkamp, over rotonde Langkamp naar het tweerichtingsfietspad ten zuiden van Molenaarses. Het advies is een fietsstraat inrichting vanaf de kruising Ankummer Es - Leemculeweg tot het fietspad in het verlengde van Elskamp met op kruispunten fietsstraat in de voorrang. In het bijzonder moet worden gekeken naar de inrichting van de kruising met de Polhaarweg, de fietsdoorsteekjes die uitkomen op het fietspad en de aansluiting van het fietspad in verlengde van Elskamp op Langkamp.



Afbeelding 15: Referentie fietsstraat in de voorrang (kruispunt Koningin Julianalaan – Prinses Beatrixlaan, Nieuwleusen)



Afbeelding 16: Mogelijke aansluiting Langkamp





5.2.3 Koesteeg - Rondweg - Vechtdijk

Deze noord-zuid fietsverbinding is een geprioriteerde regionale fietsroute. Er zijn een aantal ongevallen geregistreerd op deze route, vooral op de kruispunten. Omdat dit de belangrijkste regionale noord-zuidverbinding is (met bijna 1800 fietsers per dag geregistreerd op de brug over de Overijsselsche Vecht), is deze route geprioriteerd. De huidige inrichting van de Koesteeg voldoet aan de ambities. Daarnaast is er al een gemeentelijk onderzoek gaande naar de (fiets)veiligheid van de rotonde Kampmansweg. In het Centrumplan wordt gekeken naar verbeteringen voor de fietsers tussen de Vechtbrug en de rotonde Welsummerweg.

De Rondweg heeft een eenrichtingsfietspad aan de westzijde en aan de oostzijde tussen Vechtdijk en de Goldkampstraat. Tussen de Kampmansweg en de Goldkampstraat is aan de oostkant enkel een parallelweg (de Goldkampstraat) en worden fietsers gemengd met het autoverkeer. Tussen de Kampmansweg en de Wannestraat ter hoogte van de huizen zou het verblijfskarakter van de weg kunnen worden benadrukt door een herinrichting met klinkers. Ter hoogte van de bedrijven (tussen de Wannestraat en Goldkampstraat) zijn klinkers geen mogelijkheid. Het advies is om samen met belanghebbenden te kijken naar de mogelijkheden van een herinrichting van dit deel van de Goldkampstraat.

5.2.4 Wilhelminastraat (vanaf Welsummerstraat tot Rondweg) – Welsummerstraat - Kampmansweg

De Wilhelminastraat (vanaf Welsummerstraat tot Rondweg), de Welsummerstraat en de Kampmansweg zijn een lokaal geprioriteerde route. De route is lokaal van belang voor het bereiken van voorzieningen, daarnaast is het een alternatief op de fietsroute Rondweg en een verbinding tussen het centrum van Dalfsen en Ommen.

Tussen de Rondweg en de Brethouwerstraat ligt op de Wilhelminastraat in de huidige situatie asfalt met fietssuggestiestroken. Dit past niet bij de verblijfsfunctie van de weg en voldoet niet aan de ontwerprichtlijnen. Het advies is een herinrichting in klinkers met plateaus op de kruispunten, eventueel met asfalt fietslopers of wellicht een fietsstraat in de toekomst.



Afbeelding 17: Plateau op kruisingen Wilhelminastraat (op foto: kruispunt Wilhelminastraat - Westerstraat)



Op de Wilhelminastraat tussen de Brethouwerstraat en de Welsummerstraat liggen al klinkers. Geadviseerd wordt om het wegprofiel eenduidiger te maken en de kruispunten als plateaus uit te voeren (afbeelding 17). De Welsummerstraat is een asfaltstraat met fietssuggestiestroken. Dit past niet bij de verblijfsfunctie van de weg en voldoet niet aan de ontwerprichtlijnen. Een herinrichting in klinkers wordt geadviseerd.

De Kampmansweg is een 30 km/uur-straat in asfalt en fietssuggestiestroken. De weg ziet er niet uit als een weg met verblijfsfunctie, maar heeft meer een ontsluitende functie. Geadviseerd wordt onderzoek te doen naar het inpassen van vrijliggende fietsvoorzieningen, mits dit niet haalbaar blijkt te zijn dan wordt een herinrichting naar erftoegangsweg met klinkerbestrating geadviseerd.

5.2.5 Het fietspad ten zuiden van de Molenaarses/Veldwachterstraat - Gerner Es (ten oosten van fietspad naar sportverenigingen) – Oosterdalfsersteeg – ontbrekende schakel naar Welsummerweg

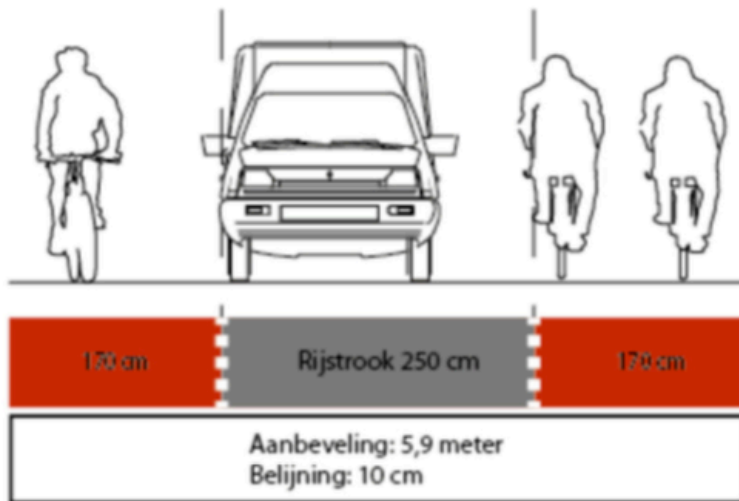
Het fietspad ten zuiden van de Molenaarses/Veldwachterstraat - Gerner Es (ten oosten van fietspad naar sportverenigingen) – Oosterdalfsersteeg – ontbrekende schakel naar Welsummerweg is aangewezen als geprioriteerde regionale route omdat het door bewoners is aangewezen als potentiële oost-westverbinding. De route sluit aan op de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen bij de rotonde Langkamp.

Het fietspad ten zuiden van de Molenaarses/Veldwachterstraat voldoet aan de ambities, er zijn geen aanpassingen nodig. Bij de kruising met Oosterdalfsersteeg is sprake van een ontbrekende schakel naar de Welsummerweg. Om voor de fietsers een logische route naar de Welsummerweg (richting noorden en oosten) te maken is het wenselijk te onderzoeken of deze ontbrekende schakel in de ontwikkelingen kan worden meegenomen.

In de huidige situatie heeft de weg fietssuggestiestroken ten westen van de Koekoeksteeg, hier lag tot 2018 de overgang van binnen naar buiten de bebouwde kom. De route ligt nu geheel binnen de bebouwde kom en is een erftoegangsweg met snelheidslimiet 30 km/uur. Ten oosten van de Koekoeksteeg is de Gerner Es recentelijk herstraat met klinkers. Deze herbestrating is tijdelijk. De route is een belangrijke verbinding tussen Dalfsen en Ommen. Er is onvoldoende ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Het advies is om de positie van de fietser op deze route te versterken en mogelijkheden daarvoor te onderzoeken.

5.2.6 Welsummerweg

De Welsummerweg is een geprioriteerde fietsroute die ten noorden van de Kampmansweg een regionale functie heeft. Ten zuiden van de Kampmansweg heeft de weg een lokale functie. De weg is onderdeel van de fietsroute Dalfsen – Ommen. In de ongevallenregistratie zijn vooral eenzijdige ongevallen bekend. Er wordt nu nog weinig gebruik gemaakt van de weg, met gemiddeld slechts 100 fietsers per dag. In de toekomst zal de weg een belangrijke verbindende functie hebben tussen Dalfsen en Ommen. De route wordt geprioriteerd omdat het een belangrijke verbinding vormt tussen Dalfsen en Ommen en vanwege de eenzijdige ongevallen. De huidige inrichting is als gebiedsontsluitingsweg met fietssuggestiestroken (50 km/u) binnen de bebouwde kom (80 m ten zuiden van kruispunt Kampmansweg). Geadviseerd wordt om de positie van de fietser te benadrukken door de fietssuggestiestroken te verbreden naar 1,70 m binnen de bebouwde kom. Zie afbeelding 18.



Afbeelding 18: Minimaal profiel met fietssuggestiestroken (bron: GVVP 2016-2026, gemeente Dalfsen)

Buiten de bebouwde kom is de weg een erftoegangsweg met fietssuggestiestroken (60 km/u). Er is binnen het huidige wegprofiel onvoldoende ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Geadviseerd wordt om onderzoek te doen naar de haalbaarheid van vrijliggende fietsvoorzieningen. Een profiel als in de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen zou ook passend zijn. Zie afbeelding 19.



Afbeelding 19: referentie visualisatie snelfietsroute Zwolle – Dalfsen (bron: visualisaties snelfietsroute Zwolle Dalfsen, gemeente Dalfsen)





5.2.7 Oude Hessenweg

De Oude Hessenweg is een geprioriteerde lokale route en dient als alternatieve route voor de Hessenweg voor schoolgaand fietsverkeer. De weg wordt vooral in de zomermaanden veel gebruikt. Een deel van de route loopt door het bos op een smal bospad. De route is geprioriteerd omdat er volgens bewoners veel schoolgaand verkeer gebruik van maakt en de weg in de huidige staat niet geschikt is voor deze hoeveelheden fietsverkeer. Advies is om meer comfort (in bestrating en verlichting) en meer ruimte voor het fietsverkeer te realiseren.



Afbeelding 20: Huidige situatie Oude Hessenweg



5.3 Lemelerveld

In en om Lemelerveld is een aantal routes aangewezen als geprioriteerde routes. De routes staan aangegeven in afbeelding 21. De geprioriteerde routes zijn:

- Blickman Kikkertweg.
- Ankerstraat – Strenkhaarsweg.
- Wolthaarsweg (westzijde).



Afbeelding 21: Hoofdfietsroutes en recreatieve/overige routes in Lemelerveld



5.3.1 Blikman Kikkertweg

De Blikman Kikkertweg is een geprioriteerde lokale route. De weg is een erftoegangsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur. De route ligt in het verlengde van het Kroonplein en de Brugstraat. Uit tellingen blijkt dat er op dit moment gemiddeld 200 fietsers per dag gebruik maken van de Blikman Kikkertweg. Tijdens de praatcafés is de weg naar voren gekomen als voorkeurs lokale route en aandachtspunt. Daarom is de route meegenomen als geprioriteerde route.

De weg is geasfalteerd en heeft halfopen bermbescherming. Voor fietsers is de weg op dit moment niet aantrekkelijk vanwege de hoeveelheid autoverkeer. Het advies is om onderzoek te doen naar mogelijkheden om autoverkeer te ontmoedigen op deze route om de route aantrekkelijker te maken voor fietsverkeer. De Blikman Kikkertweg is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022.



Afbeelding 22: Huidige situatie Blikman Kikkertweg

5.3.2 Ankerstraat – Strenkhaarsweg

De route Ankerstraat – Strenkhaarsweg maakt onderdeel uit van een geprioriteerde regionale route door Lemelerveld. In de huidige situatie zijn dit straten met gemengd verkeer. De oversteek Ankerstraat/ Strenkhaarsweg met de Weerdhuisweg is op dit moment een knelpunt in de route kwam naar voren in de praatcafés. De Weerdhuisweg is een belangrijke route voor (auto-)verkeer door Lemelerveld en heeft voorrang op de zijstraten Ankerstraat, Strenkhaarsweg en Schoolstraat.

De aansluiting Schoolstraat en de oversteek Ankerstraat/ Strenkhaarsweg met de Weerdhuisweg zijn bestaande knelpunten waarover ook klachten bekend zijn. Er wordt geadviseerd om breder te kijken naar het kruispunt Ankerstraat/ Strenkhaarsweg – Weerdhuisweg, de aansluiting met de Schoolstraat en de inrichting van de Weerdhuisweg (afbeelding 23). Dit is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022.





Afbeelding 23: Huidig situatie met markering aandachtspunten en regionale fietsroute

5.3.3 Wolthaarsweg en Wolthaarsdijk Westzijde

De Wolthaarsweg en Wolthaarsdijk Westzijde zijn onderdeel van een geprioriteerde regionale route. De route verbindt Lemelerveld met Raalte en sluit aan op de Strenkhaarsweg. Uit de praatcafés is gebleken dat de westelijke route de drukst bereden route is voor fietsers tussen Lemelerveld en Raalte, de gemeente Raalte bevestigt dit ook. De route aan de oostzijde is een minder belangrijke route. Omdat een goede verbinding tussen Raalte en Lemelerveld gewenst is, is de route aangewezen als geprioriteerde route.

In de huidige situatie is er een onverplicht fietspad in de vorm van een smal betonnen pad, met daarnaast een onverhard pad voor tractoren en ander gemotoriseerd verkeer (afbeelding 24). De route voldoet met de huidige inrichting niet aan de ontwerpcriteria voor het Kernnet Fiets van de provincie Overijssel. Er wordt geadviseerd om in overleg met gemeente Raalte te onderzoeken of een tweerichtingsfietspad in beton (tractoren te gast) haalbaar is. De verbinding Lemelerveld – Raalte is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022.



Afbeelding 24: Huidig situatie op Wolthaarsweg en Wolthaarsdijk Westzijde (foto genomen op Wolthaarsweg)





BIJLAGEN

Bijlage 1: Wijzigingen Kernnet Fiets Overijssel

	over te nemen uit Kernnet Fiets (nieuw t.o.v. oude GVVP)	toegevoegd t.o.v. Kernnet	verwijderd t.o.v. Kernnet	over te nemen uit Kernnet als reactieve/overige route
Nieuwleusen	Staphorsterweg tussen N758 en Ruitenveen	lokale route		
	Ruitenveen	lokale route		
	Westerveen tussen Jaglusterallee en Bosmansweg	lokale route		
	Oosterveen tussen Burgemeester Backxlaan en Paltheweg	lokale route		
	Oosterveen ten oosten van Paltheweg	lokale route		
	Westeinde tussen Bosmansweg en Burgemeester Backxlaan		regionale geprioriteerde route	
	Paltheweg			recreatieve/overige route
	Molenpad			recreatieve/overige route
Oudleusen	Oude Hessenweg		geprioriteerde regionale route	
	Om de Landkroon			recreatieve/overige route
	Holleweg			recreatieve/overige route
	Oude Oever			recreatieve/overige route
	Maneweg			recreatieve/overige route
	Zandpad in verlengde van Baarslagweg tot grens gemeente Ommen		ontbrekende schakel (recreatief / overig)	
Lemerveld	Vlistersedijk	lokale route		
	Waterinkweg tot Migaweg + Migaweg	lokale route		
	Kanaaldijk Noord			recreatieve/overige route
	Migaweg			recreatieve/overige route
	Nieuwstraat/Zennepweg			recreatieve/overige route



	over te nemen uit Kernet Fiets (nieuw tov oude GVVP)	toegevoegd t.o.v. Kernet	verwijderd t.o.v. Kernet	over te nemen uit Kernet als reactieve/overige route
Dalfsen				
	Haersolteweg (ten oosten van Koekoeksteeg)	lokale route		
	Hofmanssteeg	lokale route		
	fietspad ten zuiden/oosten van Molenaarses/Veldwachterstraat	geprioriteerde regionale route		
	Gerner Es ten oosten van kruispunt fietspad bij sportpark	geprioriteerde regionale route		
	Oosterdalfsersteeg tussen Gerner Es en ontbrekende schakel)	geprioriteerde regionale route		
	stuk tussen Oosterdalfsersteeg en Welsummerweg	ontbrekende schakel / geprioriteerde regionale route		
	Bontekamp		regionale route (Vossersteeg ter vervanging)	
	Vossersteeg	regionale route ter vervanging van Bontekamp		
	Ruitenborghweg ten oosten van Cubbinghesteeg	lokale route		
	Ruitenborghweg ten westen van Cubbinghesteeg			recreatieve/overige route
	De Stokte			recreatieve/overige route
	Frankenweg			recreatieve/overige route
	De Bese			recreatieve/overige route
	Zuidelijke Vechtdijk	lokale route (regionale route Kernet)		
	Markeweg/Veerweg			recreatieve/overige route
	Mataramweg			recreatieve/overige route
	Molenhoekweg - Slennebroekweg			recreatieve/overige route
	Bosrandweg- Vennenbergweg			recreatieve/overige route
	Sterrenbosweg			recreatieve/overige route
	Diezerstraat			recreatieve/overige route
	Tibbensteeg			recreatieve/overige route



Bijlage 2: Mogelijke fietsmaatregelen op regionale fietsroutes

Naast geprioriteerde routes is er ook voor een aantal regionale fietsroutes gekeken naar mogelijke maatregelen. In afbeelding 6, 13 en 21 uit hoofdstuk zijn de regionale en geprioriteerde routes per kern aangegeven op kaart.

Prinses Beatrixlaan (ten westen van Bosmansweg) in Nieuwleusen

De Prinses Beatrixlaan ten westen van de Bosmansweg is een niet-geprioriteerde regionale fietsroute, de fietsroute vormt een verbinding tussen Jagtclusterlaan en de kern Nieuwleusen. In de huidige situatie liggen er vrijliggende eenrichtingsfietspaden aan beide kanten van de weg tussen rotonde Jagtclusterlaan en kruispunt Buldersweg.

Tussen het kruispunt Buldersweg en rotonde Bosmansweg liggen fietssuggestiestroken (bebouwde komgrens net ten oosten van kruispunt Bouwhuisweg). Tussen de Buldersweg en de Bouwhuisweg is geen bebouwing, de weg heeft daarom niet het karakter van een erftoegangsweg. De overgang van 80 naar 60 km/uur voelt niet natuurlijk op dit punt. Er wordt geadviseerd om te kijken of vrijliggende fietsvoorzieningen kunnen worden ingepast. Daarnaast is het gewenst de kruising met de Buldersweg aan te passen om de verkeersveiligheid te verbeteren, er is de afgelopen jaren een aantal ongevallen geregistreerd op dit kruispunt. Er vindt onderzoek plaats naar hoe de verkeersveiligheid op de kruising Prinses Beatrixlaan - Buldersweg kan worden verbeterd.



Afbeelding B2.1: Aandachtspunt en mogelijke locatie vrijliggende fietsvoorziening Prinses Beatrixlaan ten westen van Bosmansweg, Nieuwleusen

Vossersteeg (van Ankummer Es tot Bontekamp) in Dalfsen

Dit deel van de Vossersteeg is een niet-geprioriteerde regionale route. Het kruispunt Vossersteeg – Leemculeweg is een aandachtspunt in de huidige situatie vanwege het comfort voor fietsers op de kruispunt (zicht). Geadviseerd wordt om de kruispuntvorm van het kruispunt Vossersteeg – Leemculeweg te onderzoeken. De overgang van het tweerichtingsfietspad naar gemengd verkeer op de Vossersteeg is ook een aandachtspunt, er zijn echter geen klachten bekend over de verkeersveiligheid van dit punt. De overgang van tweerichtingsfietspad naar gemengd verkeer zou veiliger kunnen worden vormgegeven op een verhoogd plateau.



Afbeelding B2.2: Advies voor aansluiting tweerichtingsfietspad, Dalfsen

Leemculeweg (ten zuiden van Hessenweg) in Dalfsen

Dit deel van de Leemculeweg is een regionale route. De Leemculeweg heeft vrijliggende fietsvoorzieningen in twee richtingen aan de oostkant tussen Engelandweg en Ankummer Es. Geadviseerd wordt om de fietsveiligheid te verhogen door het verduidelijken van de tweerichtingsfietspaden bij het kruispunt Grutterserf (afbeelding B2.3) en het verbeteren van de overgang van vrijliggende fietsvoorzieningen naar gemengd verkeer op het kruispunt Ankummer Es.



Afbeelding B2.3: Verduidelijken tweerichtingsfietspad bij kruispunt Grutterserf door markering, het doortrekken van het rode asfalt en een plateau, Dalfsen





Ten zuiden van het kruispunt Ankummer Es heeft de Leemculeweg gemengd verkeer op asfalt. Het advies is een herinrichting van de straat ten zuiden van de kruising Ankummer Es met klinkers om de herkenbaarheid van de weg als 30 km/uur-weg te vergroten.

Stationsweg – Heinoseweg in Dalfsen

De Stationsweg – Heinoseweg is een regionale route met een vrijliggend fietspad tot de spoorwegovergang bij station Dalfsen. Ten zuiden van de spoorwegovergang zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen, enkel fietssuggestiestroken. Ter hoogte van de spoorwegovergang moeten fietsers gemengd met het autoverkeer de spoorweg oversteken. Geadviseerd wordt om de fietsveiligheid te vergroten door een aparte opstelruimte voor fietsers te realiseren. Op termijn kan worden gekeken naar het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen.

Zwarteweg in Dalfsen

De Zwarteweg is een regionaal fietspad aan de zuidwestkant van de kern Dalfsen. De Zwarteweg heeft fietssuggestiestroken en een snelheidslimiet van 60 km/uur, een deel van de weg heeft een onverplicht fietspad. Er is voldoende ruimte voor het aanleggen van een vrijliggend fietspad (van Maatpad tot overgang naar Kerkstraat). Geadviseerd wordt om het onverplichte fietspad tot aan het kruispunt Poppenallee door te trekken voor de fietsveiligheid en het comfort van de fietser.

Koelmansstraat in Dalfsen

De Koelmansstraat is een erftoegangsweg, waarvan een deel binnen de bebouwde kom en een deel buiten de bebouwde kom ligt. In beide delen zijn op dit moment fietssuggestiestroken toegepast. Om de herkenbaarheid van een erftoegangsweg te vergroten wordt belijning afgeraden. Er wordt geadviseerd om de belijning binnen de bebouwde kom weg te halen, de verschillende klinkerverbanden van de fietsstroken mogen blijven liggen.



Afbeelding B2.4: Huidige situatie Koelmansstraat, Dalfsen

Brugstraat – Mölnhoek in Lemelerveld

De regionale route Brugstraat – Mölnhoek is een fietsstraat. Daarbij is recentelijk ook het kruispunt Parallelstraat – Mölnhoek aangepast. Er zijn geen verdere aanpassingen nodig om te voldoen aan de ambities.





Vilstersestraat - Dorpsstraat – Schoolstraat in Lemelerveld

De regionale fietsroute Vilstersestraat - Dorpsstraat – Schoolstraat verbindt Lemelerveld met Ommen. De gehele route is in de huidige situatie gemengd verkeer. De toegepaste klinkerbestrating is passend bij de omgeving en bij het gestelde snelheidslimiet. De regionale route sluit op een andere regionale route aan op het kruispunt Ankerstraat/Strenkhaarsweg – Weerdhuisweg. Zoals in 5.3.2 vermeld wordt er geadviseerd om met belanghebbenden breder te kijken naar deze aansluiting.



