

GVVP Dalfsen

Reactienota juli 2016

	Opmerking:	Betrekking op:	Reactie / wijziging:
1	In het GVVP staat in over het toekomstige snelheidsregime van de Dalmsholterweg dat het noordelijke deel 60 km/uur kan worden en het zuidelijke deel voorlopig 80 kan blijven. Dit is niet in overeenstemming met de bestaande wegmarkering die hoort bij 80 of 60 km/u. Het noordelijk deel heeft een asstreep en het zuidelijke deel een kantstreep.	pagina 51	Het bestaande snelheidsregime op de Dalmsholterweg is 80 km/uur. In de toekomst wordt deze gewijzigd zoals aangegeven in tabel 9.2.3/2 op pagina 51. Bebording en wegmarkering wordt dan aangepast. <i>Geen wijzigingen in GVVP.</i>
2	De kaartjes van de fietsroutes sluiten in Lemelerveld en Dalfsen niet goed op elkaar aan wat betreft routing binnen en buiten de bebouwde kom	pagina 69-70 afb. 11.2.1 afb. 12.2.2	De kaartjes sluiten niet op elkaar aan. Op het detailkaartje van Lemelerveld komt de Kanaaldijk Noord (buiten de kom) te vervallen als hoofdfietsroute omdat deze via de Weerdhuiswegrichting richting de Lemelerveldseweg gaat. <i>Kaartjes worden in GVVP aangepast en de Posthoornweg-Wolthaarsdijk OZ wordt toegevoegd omdat dit een belangrijke fietsverbinding is naar Raalte.</i>
3	De uitbreiding van hoofdfietsroutes betekent een uitbreiding van strooiroutes. Hoe gaan we hier mee om?	pagina 69, 70 en 74	In het GVVP staan de wordt aangegeven dat waar nodig en mogelijk de nieuwe routes worden meegenomen. De komende jaren wordt bekeken of er extra middelen nodig zijn om het beheer (wegonderhoud, snoeien, vegen en strooien) van de fietspaden te optimaliseren. Er staan routes op de kaart aangeduid die buiten de gemeentegrens liggen. Onderhoud wordt dan uitgevoerd door een buurgemeente. <i>De gemeentegrens wordt toegevoegd aan afbeelding 11.2.1. Het strooiprogramma volgt de hoofdfietsroutes, m.u.v. de Kanaaldijk Noord (west). Deze uitzondering wordt opgenomen in paragraaf 11.5 van het GVVP.</i>
4	Veilige schoolomgeving is niet gelijk aan het project Kinderen Anders Naar School (KANS). De tekst maakt geen onderscheid evenals de bijbehorende financiering.	pagina 40-41	<i>In GVVP komt onder de paragraaf 8.3 een subparagraaf KANS en een subparagraaf Fysieke maatregelen.</i> <i>In het uitvoeringsprogramma de titel aanpassen voor 'kosten schoolomgeving.</i>

5	Langsweg (richting Lemelerveld) bij kruispunt met Dalmsholterweg – is smal door bomen langs de weg		<p>Het smalle profiel en de bomen dicht op de weg passen goed bij de nieuwe functie van de Dalmsholterweg, erftoegangsweg. De huidige inrichting van de weg, inclusief wegomgeving is juist aanleiding geweest om de weg functioneel af te waarderen en de maximumsnelheid in de toekomst mogelijk te verlagen naar 60 km/uur.</p> <p><i>Geen wijziging in het GVVP</i></p>
6	Bij hoog water staat het fietspad bij de oversteek Vecht (richting Zwolle) onder water.		<p>Het fietspad is eigendom van Waterschap en staat 5-9 dagen per jaar onder water. Maatregelen om de dijk te verhogen zijn kostbaar en zijn in strijd met de visie van het Waterschap om de rivier de ruimte te geven.</p> <p><i>Geen wijziging in het GVVP</i></p>
7	Rotonde Wilhelminastraat richting Langkamp is onveilig voor fietsers	Pagina 71 en uitvoeringsprogramma	<p>De situatie voor het spookrijden van fietsers bij de rotondes in Dalfsen is onderwerp van nadere studie. Dit onderdeel is opgenomen in de actielijst. De gemeenteraad heeft enkele jaren geleden een besluit genomen over de voorrangsituatie op rotondes. Daar is de inrichting van alle rotondes op aangepast.</p> <p><i>In GVVP aanscherpen dat spookrijden op rotondes nader onderzocht wordt.</i></p>
8	Trottoir Wilhelminastraat bij melkfabriek is erg smal. Oplossing is alleen een trottoir aan de westzijde.		<p>Het trottoir is erg smal maar er is een alternatief aan de westzijde. Er is geen aanleiding om het trottoir aan de oostzijde weg te halen. Bij groot onderhoud wordt dit opnieuw beoordeeld.</p> <p><i>Geen wijziging in het GVVP.</i></p>

9	<ul style="list-style-type: none"> • Veilige fietsaansluiting Evenboersweg (Staphorst – Nieuwleusen) • Fietsveilige vrijliggende fietspaden N377 • Drempels Beatrixlaan afvlakken • Opknappen Ruitenveen • Wandel- fietsverbinding Bosmansweg – Westeinde 		<p>De overgang van het fietspad (buiten de kom) naar de fietsers op de rijbaan (binnen de kom) ter hoogte van de gemeentegrens wordt afgestemd met de gemeente Staphorst. Hoe de fietsroute Evenboersweg vervolgens in Nieuwleusen aansluit op de Backxlaan wordt bekeken in het kader van de traverse N377 (project provincie Overijssel). De mogelijkheid van een fietsroute via Den Hulst wordt hierbij overwogen. <i>Geen wijziging in het GVVP.</i></p> <p>De veiligheid van de fietsers op en langs de N377 wordt in het kader van de traverse (project provincie Overijssel) bekeken. <i>Geen wijziging in het GVVP.</i></p> <p>Over de drempels is al veel discussie geweest. De drempels zijn steil maar effectief en worden voorlopig niet aangepast. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>Het opknappen van Ruitenveen is een aandachtspunt voor onderhoud en valt buiten de scope van dit GVVP. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>De verbinding Bosmansweg – Westeinde is opgenomen in de actielijst van het GVVP. Er komt in 2017 een trottoir aan de oostzijde van de Bosmansweg, tussen Westeinde en Westerveen. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p>
10	Trottoir langs de Burg. Backxlaan vanaf gezondheidscentrum richting noord wordt als onveilig ervaren doordat voetgangers gebruik moeten maken van het fietspad.	Uitvoerings-programma	<p>Er gebeuren geen ongevallen en in de afgelopen jaren geen klachten gehad van inwoners. Aanlegkosten zijn hoog i.v.m. verwijderen bomen. Deze lage prioriteit in de actielijst. <i>Dit punt wordt met lage prioriteit opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2016-2018.</i></p>

11	<ul style="list-style-type: none"> • In beginsel heeft een GOW een onderbroken kantmarkering (streepverdeling 3-3) • Obstakelvrije afstand van GOW is 6,00, minimaal 4,50 m. Afstand meet je vanaf binnenkant kantstreep tot kant obstakel. • Ontsluitingswegen consequent gebiedsontsluitingswegen noemen. • Op een ETW markeer je de rijloper en kun je beter niet spreken over kantmarkering. • Een ETW kent vanuit DV geen maximumsnelheid van 80 km/u. Ik snap dat er weinig draagvlak is, maar je kan het dan beter formuleren. Als je op een ETW nog 80 toe laat moet je ook voor de daarbij behorende obstakelafstand zorgen, voor voldoende wegbreedte, brom-fietspaden en dergelijke. • De N348 is gecategoriseerd als stroomweg. Persoonlijk heb ik er nog steeds moeite mee dat we hier VRI's toepassen in plaats van de veel veiliger rotondes en dat we nog zoveel aansluitingen op dit wegvak houden. Een ETW sluit je niet aan op een SW. 	<p>Pagina 47</p> <p>Pagina 47 en 48</p> <p>Hele GVVP</p> <p>Pagina 49</p> <p>Pagina 45 en 51 Tabel 9.2.3</p> <p>Pagina 61</p>	<p><i>GVVP wordt op dit punt aangepast.</i></p> <p><i>GVVP wordt op dit punt aangepast.</i></p> <p><i>GVVP wordt op dit punt aangepast.</i></p> <p>Bij de gemeente Dalfsen wordt goed begrepen wat wordt bedoeld met kantmarkering. <i>Dat dit een markering van de rijloper is wordt toegevoegd aan de tekst in de tabel.</i></p> <p>Een erftoegangsweg kent in beginsel een maximumsnelheid van 60 km/uur. In de gemeente Dalfsen is er voor gekozen om niet op alle erftoegangswegen en wegvakken de snelheid nu al te verlagen maar dit te koppelen aan een concrete aanleiding (onderhoud of ruimtelijke ontwikkelingen). Zeker op de wegen waar een vrijliggend fietspad ligt, weinig obstakels aanwezig zijn in de berm en weinig eraansluitingen zijn is vanuit veiligheid nog onvoldoende aanleiding en vanuit de bevolking onvoldoende draagvlak om de snelheid te verlagen. Het opwaarderen van de weg naar een gebiedsontsluitingsweg schiet het doel gezien het gebruik en karakter van de weg zijn doel echter voorbij. <i>Geen aanpassingen in het GVVP.</i></p> <p>Het plan betreffende de N348 is in nauwe samenwerking met de provincie en partners tot stand gekomen en is wellicht niet 100% in lijn met (de theorie van) duurzaam veilig maar betekent wel een verbeterlag op verschillende fronten ten opzichte van de bestaande situatie. <i>Geen aanpassingen in het GVVP.</i></p>
----	---	---	--

12	<ul style="list-style-type: none"> Tussen het parkeerterrein en het hotel steken voetgangers over de Oude Oever. Voor het autoverkeer en voetgangers is deze oversteekplek onvoldoende zichtbaar en daardoor wordt men verrast. Om deze situatie te verduidelijken wordt gevraagd om de oversteekplek beter aan te geven. De busverbinding Oudleusen-Ommen lijn 167 komt te vervallen. Daarmee wordt de bereikbaarheid van Mooi Rivier per openbaar vervoer slechter. Slechts een beperkt aantal bezoekers en werknemers van Mooi Rivier maken gebruik van het OV. Oudleusen en omgeving raken hiermee weer een voorziening kwijt die de leefbaarheid in het buitengebied/Oudleusen aantast. Gevraagd wordt om behoud van de buslijn in ieder geval in de ochtend- en middagspits 		<p>De oversteeklocatie valt inderdaad niet als zodanig op. Voetgangers komen door hoge struiken van het parkeerterrein de weg op. Het zicht voor zowel de voetganger als het verkeer op de Oude Oever is daardoor slecht. Omdat het een weg is die veelal door lokaal bekenden gebruikt wordt gebeuren er gelukkig geen ongevallen. Zij weten dat daar mensen kunnen oversteken. Aanduidingen op de weg met bijvoorbeeld markering is geen oplossing voor het gevoel van onveiligheid. De oversteek kan verbeterd worden door in de berm aanpassingen te doen door bijvoorbeeld een deel van de struiken te verlagen en kijken welke elementen het zicht belemmeren of juist de oversteek kunnen versterken <i>Geen aanpassing aan het GVVP.</i></p> <p>De provincie Overijssel is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio. Veel lijnbussen rijden voor een groot deel van de dag nagenoeg leeg rond. Er moet een bezuiniging plaatsvinden, vandaar dat de provincie op zoek is naar alternatieven voor het huidige vervoersysteem. In de zoektocht naar alternatieven kan Mooi Rivier mogelijk samenwerken met de werkgroep Duurzaam Oudleusen. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p>
13	<p>Situatie Agnietencollege sportpark is onduidelijk en onveilig voor fietsers. Betreft locatie bij Agnietencollege waar fietspad overgaat in rijbaan.</p>		<p><i>De aanpak van het punt wordt opgenomen in de actielijst van het uitvoeringsprogramma. Omdat er geen ongevallen gebeuren en dit punt krijgt het knelpunt prioriteit 3</i></p>

14	<ul style="list-style-type: none"> • Beter inzicht in ongevallencijfers en analyse hiervan is nodig om beleid te kunnen maken. Is dat gebeurd? • Is er inzicht in toekomstige verkeersstromen en –bewegingen? • Is er rekening gehouden met vergrijzing? • Is er wat betreft het OV onderzocht hoeveel mensen hier gebruik van maken? • De tekst is stroperig en kan alle kanten op. 	<p>Pagina 9-12</p> <p>Pagina30-31</p> <p>Pagina 29</p>	<p>De registratiegraad van ongevallen is de laatste jaren dermate laag dat diepe analyses op niveau van de gemeente Dalfsen niet mogelijk zijn. De geregistreerde ongevallen geven wel een algemeen beeld van de onveilige routes en locaties. Daarnaast geeft het landelijke beeld wat betreft ongevallen (bijvoorbeeld stijging ongevallen met fietsers) voldoende aanknopingspunten voor verkeersveiligheidsbeleid. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>Er is een regionaal en gemeentelijk verkeersmodel waarin prognoses worden gemaakt voor de toekomst. Wat betreft aantallen is met name de verkeersdruk op de regionale wegen van belang. De provincie houdt in haar plannen rekening met de groeioprognose. Er zijn geen aanwijzingen dat de ontwikkelingen op het gemeentelijke hoofdwegennet een dermate grote impact hebben dat er nieuwe problemen gaan ontstaan. De capaciteit van de wegen is ook richting de toekomst meer dan voldoende. De effecten op lokaal niveau is afhankelijk van specifieke ontwikkelingen (woningbouw) en het tempo hiervan. Binnen de nu vastgestelde ontwikkelingen worden verkeersconsequenties op lokaal niveau beoordeeld. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>De vergrijzing is genoemd als ontwikkeling en in het beleid wordt hier op ingespeeld door extra aandacht te geven aan de benodigde voorzieningen voor voetgangers en minder validen. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>De provincie zoekt als opdrachtgever van het OV uit hoeveel gebruik wordt gemaakt van het OV en lijnvoering en inzet van bussen wordt mede hierop gebaseerd. De gemeente kan eigen inzichten op dit veld met de provincie delen om te kijken welke wijzigingen of aanpassingen nodig zijn. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>Het beleidsdeel van het GVVP is op punten een abstract plan een geeft een visie en kader voor de komende jaren. Binnen dit kader kunnen inderdaad nog verschillende keuzes worden gemaakt wat betreft concrete uitwerking.</p>
----	---	--	---

- Het appeleren aan sociaal gedrag in plaats van verkeersgedrag. Verkeersgedrag is toch ook sociaal gedrag.

Pagina 33

- VVN onderstreept het belang van verkeerseducatie en het jaarlijkse actieplan educatie en stelt dat dit niet afhankelijk moet zijn van provinciale subsidie.

- VVN kan zich vinden in de wegcategorisering zoals voorgesteld in het GVVP. Ze vragen wel aandacht voor de kruispunten in verblijfsgebieden. Op veel locaties liggen nog inritconstructies of kruispunten die voorrang suggereren. Deze moeten worden aangepakt.

Pagina 55

- Specifiek aandachtspunt (in aansluiting op het voorgaande) is de Burgemeester Backxlaan.

- Is de N377 geen regionale stroomweg i.p.v. ontsluitingsweg?

Pagina 46

- Bij de basiseisen voor fietsroutes wil VVN veiligheid op 1 zetten.

Pagina 70

- Fietsers in de voorrang op rotondes. De tekst scheidt onduidelijkheid. Vele mensen denken dat het veiliger is om fietsers in de voorrang af te wikkelen bij rotondes. Dit is

Pagina 71

Geen aanpassing in het GVVP.

Met verkeersgedrag bedoelen we hier het precies volgens de verkeersregels handelen. Sociaal gedrag is bijvoorbeeld een fietser voor laten gaan in de regen ondanks dat het formeel geen voorrang heeft.

Geen aanpassing in het GVVP.

In het GVVP is gedragsbeïnvloeding een belangrijk onderdeel. Voorlopig blijft de subsidieregeling van kracht. Op het moment dat dit niet meer zo is moet worden overwogen of de gemeente de benodigde middelen zelf beschikbaar stelt.

Geen aanpassing in het GVVP.

Het aanpakken van deze kruispunten valt onder het optimaliseren van duurzaam veilig binnen de verblijfsgebieden zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Dit is ook expliciet genoemd. Bij reconstructie of onderhoud wordt kritisch gekeken naar de kruispunten en waar nodig wordt de situaties aangepast aan de richtlijnen van duurzaam veilig.

Geen aanpassing in het GVVP.

De aanpak van de Backxlaan, onder andere wat betreft voorrangregeling, is onderdeel van het uitvoeringsprogramma.

Geen aanpassing in het GVVP.

De N377 is een gebiedsontsluitingsweg waarop deels een maximumsnelheid geldt van 100 km/uur.

De vijf basiseisen worden in willekeurige volgorde genoemd. Dit zegt niets over de prioriteit. Ook de gemeente vindt veiligheid zeer belangrijk.

Geen aanpassing in het GVVP.

Het beeld dat de gemeente heeft gekregen tijdens inspraak en bijeenkomsten klankbordgroep is dat er (nog) onvoldoende draagvlak is voor fietsers in de voorrang. De gemeenteraad heeft enkele jaren geleden een besluit genomen over de voorrangssituatie op rotondes.

<p>ook conform de landelijke richtlijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wat wordt bedoeld met opschalen beheer fietsroutes? • Vele onderdelen van het uitvoeringsprogramma worden gekoppeld aan lopende projecten en/of regulier onderhoud. Wie stelt prioriteiten en wie toetst de uitgangspunten van dit GVVP? Is er wel inspraak? • VVN kan zich vinden in de prioritering van grotere projecten maar vraagt wel aandacht voor de Burgemeester Backxlaan. Wanneer is deze aan de beurt? • Wat voor oplossing komt er voor de Beatrixlaan – Buldersweg? Waarom verdient dit meer prioriteit dan de Backxlaan? • Onderzoek naar schoolroutes is een goed initiatief maar heeft geen zin als er geen geld wordt gereserveerd voor vervolmaatregelen. • Wanneer worden de projecten van de 	<p>Pagina 75</p> <p>Uitvoerings-programma</p>	<p>Daar is de inrichting van alle rotondes op aangepast. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>Er wordt gekeken of de hoofdfietsroutes (daar waar nodig) intensiever kunnen worden schoongehouden in met name herfst en winter. Dit moet de komende tijd nog worden uitgewerkt. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>Het onderhoudsprogramma wordt periodiek vastgesteld op basis van de actuele staat van onderhoud van wegen. De afdeling verkeer van de gemeente toetst of aanpassing conform de richtlijnen van het GVVP nodig is en betreft indien nodig daar de bewoners en/of belanghebbenden bij. Ook bij (lopende) ruimtelijke projecten bewaakt de afdeling verkeer de richtlijnen en doelen van het GVVP en vindt (als dit nodig is) overleg plaats met belanghebbenden. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>Op pagina 53 (beleidsdeel) staat de situatie van de Backxlaan uitgebreid toegelicht. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>In de tweede helft van dit jaar komt een onderzoek welke maatregelen de veiligheid op de Bulderweg verhoogt. Deze locatie heeft een hogere prioriteit omdat het ongevallenbeeld ongunstiger is dan op de Backxlaan. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>Het is nog onduidelijk hoeveel en wat voor type knelpunten uit het onderzoek naar voren komen. Mogelijk kan een deel van de knelpunten eenvoudig en direct worden aangepakt in het kader van de reguliere (onderhouds)werkzaamheden of meeliften in het actieplan/KANS traject (gedragsbeïnvloeding) Voor grotere infrastructurele ingrepen moet een aparte (financiële) afweging worden gemaakt. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>Over een aantal jaar wordt het uitvoeringsprogramma geactualiseerd</p>
--	---	--

<p>actielijst met een lagere prioriteit aangepakt?</p> <ul style="list-style-type: none"> • VVN stelt voor de projecten met de hoogste prioriteit boven aan te zetten in de actielijst. • VVN heeft een aantal opmerkingen over de prioritering en de projecten van de actielijst en vindt dat bepaalde projecten een hogere dan wel lagere prioriteit moeten krijgen. • Wat wordt bedoeld met het project kruispunt Vossersteeg – Ankummer Es? • VVN haalt ten slotte een tweetal punten aan die al eerder zijn genoemd: Fietsoversteek Rollecateweg/Den Hulst bij Meeleweg en Overseek Den Hulst bij de van der Grondenstraat. • De berm van de Weerdhuisweg zijn slecht. Graag grasbetonstenen in de berm. 	<p>en wordt bekeken welke acute problemen er op dat moment zijn. Hierbij worden de acties opnieuw geprioriteerd. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p><i>Het GVVP wordt op dit punt aangepast. De indeling per gebied/kern wordt hierbij wel gehandhaafd.</i></p> <p>De prioritering is mede bepaald door de inbreng van VVN en andere belanghebbenden zoals dorpsbelangen en geeft een goede afspiegeling van de mening van de “gemiddelde” inwoner van de gemeente. <i>Geen aanpassing in het GVVP. Een aantal tekstuele aanvullingen wordt doorgevoerd.</i></p> <p>Het verhogen van de veiligheid en het attentieniveau op dit kruispunt (in overleg met plaatselijk belang Ankum). <i>Dit wordt beter toegelicht/aangepast in het GVVP</i></p> <p>Deze punten worden samen met de wegbeheerder (provincie) nader bekeken. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p> <p>Dit is een beheersmatige afweging die buiten dit GVVP valt. <i>Geen aanpassing in het GVVP.</i></p>
--	--