



Verkenning fiets- en looproute Welsummerweg

In verband met
bestemmingsplan
Oosterdalfsen Zuid

Datum: 28-8-2020

Verkenning fiets- en looproute Welsummerweg

In verband met bestemmingsplan
Oosterdalfsen Zuid

*Auteur: Erik Reimert (Reimert Verkeer), Joke Vulkers
gemeente Dalfsen
Eenheid: Ruimtelijke Ontwikkeling
Datum: 28-8-2020*

Inhoudsopgave

SAMENVATTING	4
HOOFDSTUK 1 INLEIDING	6
HOOFDSTUK 2 ANALYSE	7

2.1 VERKENNING VAN DE ROUTE	7
2.2 NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER.....	8
2.3 NETWERK FIETS.....	8
2.4 ONGEVALLLEN, INTENSITEITEN EN SNELHEDEN	9
2.5 VOETGANGERS	10
2.6 ONTWERPRICHTLIJNEN FIETS	10

2.6.1 <i>GVVP en Integrale Fietsvisie</i>	10
---	----

2.6.2 <i>Ontwerpprincipes fiets provincie Overijssel en CROW richtlijnen.</i>	10
---	----

HOOFDSTUK 3 VARIANTEN VOOR MAATREGELEN	12
--	----

3.1 MOGELIJKE FIETSMATREGELEN	12
-------------------------------------	----

A. <i>Fietsstroken verbreden (ETW-1)</i>	12
--	----

B. <i>Fietsstroken verwijderen (ETW-2), profiel snelfietsroute Zwolle – Dalfsen</i>	13
---	----

C. <i>Tweerichtingenfietspad</i>	14
--	----

D. <i>Eénrichtingsfietspaden</i>	14
--	----

E. <i>Fietsstraat</i>	15
-----------------------------	----

3.2 CONCLUSIES	15
----------------------	----

<i>Vervolgstappen</i>	16
-----------------------------	----

HOOFDSTUK 4 WELSUMMERWEG BIJ OOSTERDALFSEN ZUID.....	17
--	----

4.1 DWARSPROFIELEN	17
--------------------------	----

BIJLAGEN	19
----------------	----

BIJLAGE 1 KEUZESHEMA FIETSVOORZIENINGEN.....	19
--	----

BIJLAGE 2 BESCHRIJVING MAATREGEL PER WEGVAK.....	20
--	----

BIJLAGE 3 VOOR- EN NADELEN PER VARIANT	22
--	----

BIJLAGE 4 FIETSVERBINDING MENNISTENSTEEG – DENNENKAMP	23
---	----

Samenvatting

Voor het plan Oosterdalfsen Zuid is gekeken of er bij de uitgifte van grond rekening gehouden moet worden met een fietspad en/of een voetpad. Om dat te kunnen bepalen is eerst gekeken naar de weg in zijn geheel en de functie van de weg voor gemotoriseerd verkeer en voor fietsers. Er is een analyse gedaan. De Welsummerweg is een hoofd fietsroute en heeft een belangrijke functie voor fietsers vanuit Oosterdalfsen naar het centrum, maar ook voor fietsers richting Oudleusen en Ommen. Op basis van (ontwerp-)richtlijnen en metingen is de conclusie dat het op de weg nu te druk is en dat er zeker binnen de bebouwde kom te hard wordt gereden. Er zijn daarom maatregelen noodzakelijk om de fietsers op de Welsummerweg meer comfort en veiligheid te bieden. Dat geldt op het gedeelte dat binnen de bebouwde kom ligt en voor het deel buiten de kom en aansluitend voor de Mennistensteeg (dat deel uitmaakt van de route Zwolle – Hardenberg, via Oudleusen en Ommen).

De aanleg van vrijliggende fietspaden wordt afgeraden omdat het de weg de uitstraling geeft van een 80 km/u weg. Het maakt de weg aantrekkelijker voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor kunnen snelheden en intensiteiten toenemen. Bij een fietspad in 2 richtingen zijn diverse (potentieel risicovolle) oversteekbewegingen nodig. Door ruimtelijke beperkingen zijn éénrichtingsfietspaden aan weerszijden van de weg nagenoeg niet mogelijk.

Er hoeft in principe ter hoogte van Oosterdalfsen Zuid geen ruimte gereserveerd te worden voor vrijliggende fietspaden als het advies wordt overgenomen. Wat extra ruimte in het profiel voor een voetpad is wel gewenst. Door de grond nu uit te geven voor woningbouw is een vrijliggend fietspad aan de noord/westzijde van de Welsummerweg in de toekomst niet meer haalbaar.

Voorkeursvariant fietsstraat

De voorkeur uit gaat naar:

1. fietsstraat of een profiel zoals de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen;
2. het verbreden van de fietsstroken tot 1.50 m.

Voor deze maatregelen geldt als randvoorwaarde:

- dat de intensiteiten van het autoverkeer omlaag moeten;
- in ieder geval het doorgaand verkeer geweerd moet worden;
- een herinrichting nodig is om de snelheid van het verkeer binnen en buiten de bebouwde kom omlaag te brengen en doorgaand verkeer te ontmoedigen.

Daarnaast is het advies om binnen de bebouwde kom de snelheid te verlagen naar 30 km/uur.

Voetpad

Het advies is een voetpad aan te leggen aan de noord/westzijde van de Welsummerweg (tussen Trechterbeker en Brinkweg) met een minimale breedte van 2.00 m. In het plangebied Oosterdalfsen Zuid is ruimte gereserveerd voor een voetpad van 1.50 m breed. Wanneer wordt uitgegaan van de huidige breedte van de Welsummerweg en een +/- 2,0 m breed voetpad moet 5.50m a 5.75m afstand gehouden worden tot de weg (in de plannen is dat nu circa 5.25 m). Die ruimte is aanwezig zonder dat dit gaat ten koste van gronduitgifte.

Om een voetpad aan te kunnen leggen zullen vrijwel zeker de nodige bomen gekapt moeten worden, met name op het deel van de Welsummerweg tussen De Singel en Brinkweg.

Vervolgstappen

Het bepalen van de definitieve maatregelen en wegprofielen voor Welsummerweg en Mennistensteeg is maatwerk. Erg belangrijk is te bepalen welke maatregelen noodzakelijk zijn om het doorgaand verkeer te weren en de snelheid te verlagen. Hoe ver wil je daar in gaan? Om de uiteindelijke keuze te kunnen maken is nader onderzoek nodig, o.a. naar (financiële) haalbaarheid, effecten op omliggende wegen en draagvlak. Gemeente Dalfsen gaat de haalbaarheid onderzoeken van een kortere en veiligere fietsverbinding voor fietsers vanaf de Mennistensteeg tot aan de fietstunnel bij de aan te leggen turborotonde bij Oudleusen.

In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 - 2022 (UVP) staat de Fietsroute Dalfsen - Ommen (onderdeel van de fietsroute Zwolle - Hardenberg) benoemd, De Welsummerweg (regionale deel) en Mennistensteeg maken deel uit van deze route en in het UVP staat dat de ontwikkelingen op beide wegen na de aanpassingen aan de Hessenweg gevolgd worden. Planvorming is nog niet opgenomen in het UVP. T.z.t. zal bij planvorming een participatietraject opgestart moeten worden met diverse stakeholders.

Afstemming met andere ontwikkelingen in de omgeving is noodzakelijk (o.a. Oosterdalfsen Noord, de op te stellen visie op de ontsluiting van Dalfsen oost via Rondweg en Koesteeg, effecten van aanpassingen aan de N340 en de locatie Kiezebrink).

Met de provincie wordt contact gelegd over subsidiemogelijkheden voor een herinrichting van de route Welsummerweg – Mennistensteeg of een gedeelte daarvan als onderdeel van de regionale fietsroute Dalfsen Ommen. De fietsroute Dalfsen – Ommen is een van de acht regionale routes met de hoogste prioriteit binnen West Overijssel en daarmee is het verkrijgen van subsidie voor het regionale deel van de route kansrijk tot wellicht zelfs 75%.

Hoofdstuk 1 Inleiding

Op 20 april 2020 heeft de raad het stedenbouwkundige plan Oosterdalfsen Zuid vastgesteld. Ook is besloten het gedeelte van het plan langs de Welsummerweg te betrekken bij het fietsplan voor de Welsummerweg (Kampmansweg – Rondweg) en dat dit tegelijkertijd met het bestemmingsplan aan de raad wordt voorgesteld. In deze verkenning wordt de relatie gelegd tussen het stedenbouwkundige plan en mogelijke varianten voor het verbeteren van de fietsroute via de Welsummerweg. Bij start van een planproces voor verbeteren van de Welsummerweg kan deze notitie als discussiestuk dienen, o.a. tijdens de nog op te starten participatie. In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 - 2022 (UVP) staat de Fietsroute Dalfsen - Ommen (onderdeel van de fietsroute Zwolle - Hardenberg) benoemd. De Welsummerweg (deels) en Mennistensteeg maken deel uit van deze route. Planvorming is nog niet opgenomen in het UVP



Afbeelding 1.1: Stedenbouwkundig plan Oosterdalfsen

De relatie tussen fietsroute en stedenbouwkundig plan is gelegd door:

- Een analyse van de huidige situatie en beleid en ontwikkelingen (Hoofdstuk 2);
- Uit te zoomen: in beeld te brengen welke richting we op kunnen met de fietsroute Welsummerweg (geheel) / Mennistensteeg (Hoofdstuk 3);
- Enkele varianten en een (voorlopige) voorkeursvariant aan te geven (Hoofdstuk 3);
- In te zoomen en aan te geven wat dat betekent voor het wegvak ter hoogte van project Oosterdalfsen Zuid. Daarbij is ook gekeken naar de voetgangersverbinding van Oosterdalfsen naar de kern en de benodigde ruimte. (Hoofdstuk 4).

Hoofdstuk 2 Analyse

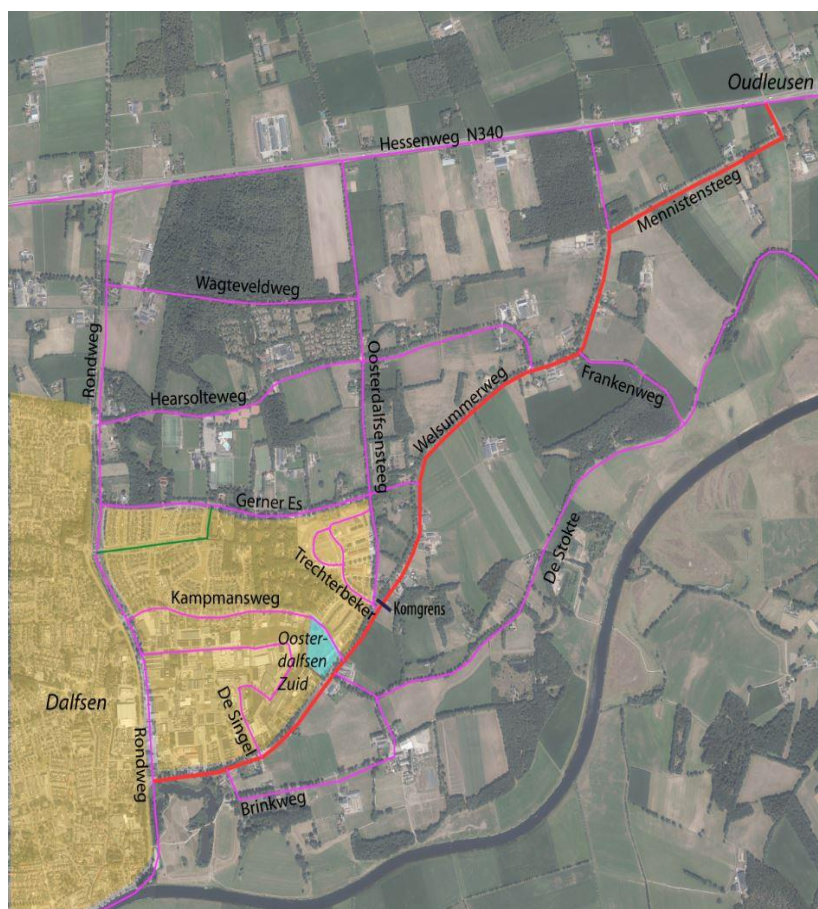
In dit hoofdstuk is de route in beeld gebracht. Onderzocht is of de huidige fietsroute voldoet of dat aanpassingen nuttig zijn. Aan de hand van beschikbare gegevens zoals het huidige beleid, ongevallen, snelheden en richtlijnen voor de weginrichting is de situatie beoordeeld.

2.1 Verkenning van de route

De Welsummerweg loopt van de Rondweg naar de N340. Het stedenbouwkundig plan 'Oosterdalfsen Zuid' ligt binnen de bebouwde kom, bij de kruising Kampmansweg en Welsummersweg (zie het blauwe vlakje in de onderstaande kaart).

Het deel van de Welsummerweg tussen de rotonde en de Trechterbeker ligt binnen de bebouwde kom (1.3 km) en grenst aan het bedrijventerrein, Bellingeweer en de wijk Oosterdalfsen. Langs de Welsummerweg liggen diverse bedrijven. Dit deel van de weg wordt o.a. gebruikt door fietsers tussen het centrum van Dalfsen en Oosterdalfsen en door recreatieve fietsers en wandelaars. De weg heeft ter hoogte van het bedrijventerrein een andere uitstraling dan ter hoogte van Oosterdalfsen.

Het deel van de Welsummerweg tussen de Trechterbeker en Mennistensteeg is 2 km lang en wordt o.a. gebruikt door fietsers richting Oudleusen en Ommen en recreatieve fietsers. De bebouwing ligt hier verspreid en vaak wat verder van de weg. De meeste fietsers richting Oudleusen/Ommen rijden via de Mennistensteeg. Dit zijn o.a. middelbare scholieren richting Ommen. De Welsummerweg en Mennistensteeg worden onder andere gebruikt door recreatieve fietsers, scholieren en forenzen richting Oudleusen en Ommen.



Afbeelding 2.1 fietsroute Welsummerweg - Mennistensteeg e.a.

2.2 Netwerk gemotoriseerd verkeer

De functie van een weg is (mede) bepalend voor de inrichting van een weg. Een weg heeft binnen de wegcategorisering de functie "stromen" of de functie "uitwisselen".

Bij de stroomfunctie ligt de focus op de afwikkeling van het autoverkeer. De verschillende soorten verkeersdeelnemers worden van elkaar gescheiden. Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) is een weg met een stroomfunctie. De maximumsnelheid is 50 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u daarbuiten.

Bij het uitwisselen ligt de focus op het verblijven of ontsluiten van percelen. De verschillende soorten verkeersdeelnemers maken gebruik van dezelfde rijbaan en de snelheidsverschillen zijn laag. Dit zijn de erftoegangswegen (ETW). Deze wegen hebben een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom.

Binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid op de Welsummerweg 50 km/h en buiten de bebouwde kom 60 km/h. De weg heeft over de hele lengte rode fietsuggestiestroken. In het GVVP (Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan 2016 - 2026) is de Welsummerweg aangemerkt als ETW en hoofdfietsroute. De maximale snelheid van 50 km/u binnen de bebouwde kom past niet bij een ETW maar heeft te maken met de ligging t.o.v. het bedrijventerrein. De Welsummerweg wordt ook gebruikt door doorgaand verkeer richting de Hessenweg/N340, verkeer dat in principe via stroomwegen of GOW zoals de Rondweg/Koesteeg afgewikkeld zou moeten worden.

Om het verkeer ook op de N340 op langere termijn veilig en vlotter te kunnen laten doorrijden, gaat de provincie de N340 aanpassen. Bij uitvoering van het project Vechtdalverbinding (N340-N377) komt een aantal aansluitingen op de N340 te vervallen. In de huidige situatie heeft de Welsummerweg nog een rechtstreekse aansluiting op de N340. In 2021 vervalt deze. Het verkeer dient dan zoveel mogelijk gebruik te maken van de Koesteeg/Rondweg. Het is wel mogelijk om via de nieuwe turborotonde bij Oudleusen en via de parallelweg de Welsummerweg te bereiken. De verwachting is dat door deze aanpassingen de route via de Welsummerweg minder aantrekkelijk wordt voor het doorgaande verkeer. De effecten gaan we monitorren.

Fietsers kunnen ter hoogte van de turborotonde de N340 via een fietstunnel kruisen.

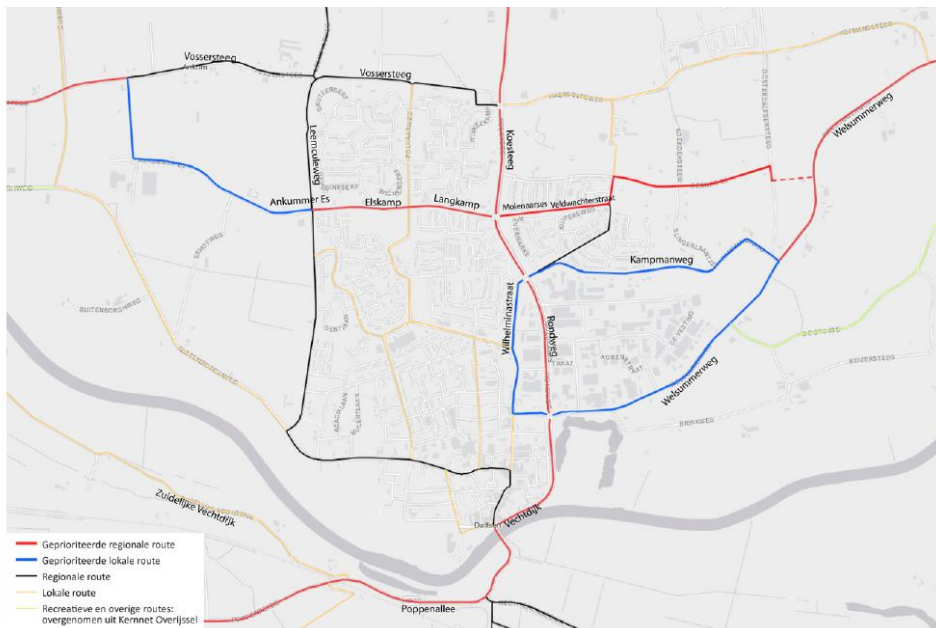
2.3 Netwerk fiets

Omdat de Welsummerweg en Mennistensteeg een belangrijke verbinding vormen van het centrum van Dalfsen naar Oosterdalfsen, Oudleusen en Ommen zijn ze in de integrale fietsvisie door de gemeente Dalfsen (2020) aangewezen als geprioriteerde (hoofd)fietsroute. Het deel van de Welsummerweg ten zuiden van de Kampmansweg heeft een lokale functie, het noordelijke deel een regionale functie.

Ten noorden van de Kampmansweg is de weg door de provincie Overijssel (Kernet Fiets) ook aangewezen als een geprioriteerde regionale route en aangemerkt als (potentiële) snelfietsroute (onderdeel van de fietsroute Zwolle – Hardenberg).

In de Integrale Fietsvisie staat dat de gemeente de snelfietsroute Zwolle - Dalfsen wil doortrekken richting Ankummer Es, Elskamp, Langkamp, Gerner Marke en Gerner Es. Planvorming moet worden opgestart. Ook zal onderzocht worden hoe de Gerner Es voor fietsers beter op de Welsummerweg kan worden aangesloten. Dit staat in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2022 als onderdeel van fietsroute Dalfsen – Ommen. Binnen het project Vechtdalverbinding (N340-N377) wordt er onder de N340 een aantal fietstunnels aangelegd. De tunnels komen te liggen bij de Welsummerweg, onder de turborotonde Dennenkamp, bij de Roadrunner en bij de Wildbaan. Onder de N48 door wordt ook een fietstunnel aangelegd voor de fietsers die b.v. naar het Vechtdalcollege in Ommen gaan. Samen met

de provincie en de gemeente Ommen wordt gekeken hoe de route van Dalfsen via Oudleusen naar Ommen zo fietsvriendelijk (en als een snelfietsroute) kan worden ingericht.



Afbeelding 13: Hoofdfietsroutes en recreatieve/overige routes in Dalfsen

Afbeelding 2.2: Geprioriteerde hoofdfietsroute gemeente Dalfsen (Integrale Fietsvisie)

Het deel van de Welsummerweg ten noorden van de Kampmansweg en de Mennistensteeg maken onderdeel uit van de regionale fietsroute Dalfsen – Ommen en dat is een van de routes die een hele hoge prioriteit heeft gekregen van de provincie Overijssel. Er kan 75% subsidie worden aangevraagd voor verbetering van deze fietsroute.

2.4 Ongevallen, intensiteiten en snelheden

In juni 2020 zijn tellingen en metingen gehouden. Bij de interpretatie van de cijfers moet er rekening mee gehouden worden dat gemeten is in de periode dat er COVID-19 maatregelen golden, er minder scholen open waren en de richtlijn was om thuis te werken. In het najaar wordt in principe een controlemeting gedaan.

Uit het onderzoek komt naar voren dat de snelheid op de Welsummerweg tussen de Brinkweg en de Stokte de V85 65 km/u is (de V85 is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden). Op dit stuk binnen de bebouwde is deze snelheid relatief hoog. De gemiddelde intensiteit was ongeveer 3150 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal) op een werkdag. Op zaterdag zijn hier gemiddeld ca 750 fietsers geteld (op werkdagen ca 600). Het is gewenst de snelheid en intensiteit naar beneden te brengen voor de veiligheid en het comfort van de fietsers.

Tussen de Kampmansweg en de Hofmanssteeg (buiten de bebouwde kom) reden ongeveer 2500 mvt/etm. De V85 bedraagt 63km/u. Dit is redelijk normaal voor een 60 km/uur weg. Er reden ongeveer 270 fietsers per werkdag. Ten noorden van de Hofmanssteeg ligt de V85 op 67, daar wordt dus harder gereden.

In de situatie na aanpassing van de N340 kan niet meer rechtstreeks via Welsummerweg de N340 opgereden worden. In de nieuwe situatie kan de N340 via de parallelweg en de nieuwe turbotonde bij Oudleusen bereikt worden. Naar de effecten hiervan is modelmatig onderzoek gedaan, dat is een theoretische benadering. In de praktijk moet blijken wat precies de effecten zijn.

Oosterdalfsen zal nog verder uitbreiden en hierdoor wordt een toename van verkeer verwacht. Nu Oosterdalfsen deels bebouwd is ziet de gemeente ook het aantal klachten wat toenemen: over de snelheid van het verkeer en de hoeveelheid verkeer op bijvoorbeeld de Welsummerweg.

In de periode van 1 januari 2014 tot en met 11 augustus 2020 zijn verspreid over de Welsummerweg, 14 ongevallen geregistreerd met in totaal 4 gewonden. Bij één ongeval was een fietser betrokken. De kruising met De Stokte valt op doordat hier twee ongevallen hebben plaatsgevonden met in totaal 3 gewonden. Daarnaast valt de bocht ter hoogte van de begraafplaats op. Hier zijn 5 ongevallen geregistreerd met in totaal één gewonde. De provincie Overijssel heeft deze bocht aangemerkt als objectief onveilig punt.

2.5 Voetgangers

Alleen tussen de Brinkweg en de Rondweg is er een voetpad. Voor huidige en toekomstige inwoners van Oosterdalfsen e.a. is het gewenst om een goede looproute langs de Welsummerweg te realiseren. Voetgangers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers en dat is een belangrijke doelgroep van het verkeersbeleid. Bij bewoners bestaat ook een behoefte aan een voetpad. Dit is onder meer gebleken uit gesprekken die zijn gevoerd met omwonenden tijdens het participatietraject voor Oosterdalfsen Zuid.

2.6 Ontwerprichtlijnen fiets

2.6.1 GVVP en Integrale Fietsvisie

In het GVVP en de Integrale fietsvisie geeft de gemeente aan bij de aanleg en inrichting van fietsroutes en de aanleg van snelheidremmende maatregelen (meer) rekening te willen houden met de belangen van het fietsverkeer. Slingers zoals toegepast op bijvoorbeeld de Welsummerweg worden bij voorkeur niet meer toegepast. Bij de (her-)inrichting van fietsroutes gaat de gemeente uit van de ontwerprichtlijnen voor het Kernnet Fiets van de provincie Overijssel en CROW-richtlijnen. In de Integrale Fietsvisie wordt geadviseerd om op de Welsummerweg binnen de bebouwde kom de positie van de fietsers te verbeteren door de fietsstroken te verbreden naar 1,7 m. In de visie wordt geadviseerd om onderzoek te doen naar de haalbaarheid van vrijliggende fietsvoorzieningen. Een profiel als op de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen zou ook passend kunnen zijn. Een herinrichting naar een fietsstraat is ook al eens geopperd. In deze verkenning zijn de diverse maatregelen verder verkend.

2.6.2 Ontwerpprincipes fiets provincie Overijssel en CROW richtlijnen.

Volgens de ontwerpprincipes voor het Kernnet Fiets van de provincie worden de volgende opties aangegeven voor een route als de Welsummerweg:

- een fietspad van 2,5 m breed aan weerszijden van de weg (in 1 richting te berijden);
- een 3,0 m breed fietspad, in twee richtingen te berijden;
- een 60 km/u ETW (buiten de bebouwde kom) met fietsstroken van 2x 1,8 m breed en een rijloper van 3,5 m;
- een fietsstraat met twee richtingen autoverkeer

De hoeveelheid auto- en fietsverkeer en de verhouding tussen beiden zijn van belang bij de keuze voor een maatregel. Het CROW heeft keuzeschema's om vast te stellen bij welke verkeersintensiteit welke maatregel past (zie bijlage 1):

- Uit het schema voor ETW binnen de bebouwde kom valt af te lezen dat tot ca 4000 – 5000 mvt/etmaal fiets- en autoverkeer gemengd kan worden en tot ca 2500 mvt/etmaal (en minimaal 500 fietsers) ook een fietsstraat kan worden toegepast. Ook wordt wel de vuistregel van maximaal 200 mvt/uur gehanteerd voor het toepassen van een fietsstraat bij relatief weinig fietsers (500- 2500 per etmaal).
- Uit het keuzeschema voor ETW buiten de bebouwde kom is af te lezen dat bij een intensiteit tussen 2000 – 3000 mvt/etm een fietspad mogelijk is, of eventueel fietsstroken. Boven de 3000 mvt/etm wordt een fietspad aangeraden. Op het hoofd fietsnetwerk, waar de

Welsummerweg deel van uitmaakt, is bij meer dan 500 fietsers per etmaal een fietsstraat mogelijk als de fietsintensiteit hoger is dan de auto intensiteit.

Hoofdstuk 3 Varianten voor maatregelen

In dit hoofdstuk is aangegeven welke varianten fietsvoorzieningen wel en niet mogelijk zijn op de hele route. Tevens is aangegeven wat de voorkeurvariant is en wat noodzakelijke aanvullende maatregelen zijn.

3.1 Mogelijke fietsmaatregelen

De volgende fietsmaatregelen zijn denkbaar:

- A. Fietsstroken verbreden (ETW-1)
- B. Fietsstroken verwijderen (ETW-2), profiel snelfietsroute Zwolle – Dalfsen toepassen
- C. Tweerichtingenfietspad
- D. Eénrichtingsfietspaden aan weerszijden van de weg
- E. Fietsstraat

Voor A t/m E geldt dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de snelheid en intensiteit naar beneden te brengen en dat maatwerk nodig is. Deze (mogelijke) aanvullende maatregelen worden hieronder bij alle fietsmaatregelen kort toegelicht. In bijlage 2 zijn per wegvak de mogelijke maatregelen beschreven. Wanneer verkeer van de Welsummerweg geweerd wordt heeft dat effecten op wegen in de omgeving, hier zal het drukker worden. Deze effecten zijn in het kader van deze verkenning niet doorgerekend en zullen op een later moment nader onderzocht moeten worden.

Het heeft de voorkeur dat de weg een zo uniform mogelijke inrichting krijgt, dat is voor de weggebruikers het duidelijkst. Omdat de Welsummerweg deels binnen en buiten de bebouwde kom ligt en een wisselend karakter heeft is bij de verdere uitwerking maatwerk nodig, zeker op bijvoorbeeld de grens van de bebouwde kom en op locaties waar andere fietsroutes uitkomen op de Welsummerweg. Essentieel is dat er een logische en herkenbare route ontstaat, de overgangen goed zijn vormgegeven en de aansluiting op overige fietsroutes en wegen ook.

Voetpad

Voor alle varianten geldt dat het advies is om een voetpad/looproute aan te leggen aan de noord/westzijde van de Welsummerweg (tussen Trechterbeker en Brinkweg) met een minimale breedte van 2.00 m. In het plangebied Oosterdalfsen Zuid is ruimte gereserveerd voor een voetpad van 1.50 m breed. Wanneer wordt uitgegaan van de huidige breedte van de Welsummerweg, een berm van 3.5 a 3.75 m en een +/- 2,0 m breed voetpad moet 5.50m a 5.75m afstand gehouden worden tot de weg. Advies is extra ruimte aan te houden i.v.m. bomen en om speelruimte te houden bij de planvorming voor de Welsummerweg. Deze ruimte is er ook.

Op het gedeelte van de Welsummerweg tussen Brinkweg en Oosterdalfsersteeg is niet overal voldoende ruimte tussen de rijbaan en de perceelsgrenzen om het gewenste voetpad aan te kunnen leggen. Dit is i.v.m. de bomen en omdat de afstand tussen de weg en de percelen smaller is dan op andere plekken langs de Welsummerweg. Daar zal een oplossing voor gezocht moeten worden. Niet alle bomen op dit stuk kunnen gehandhaafd blijven.

A. Fietsstroken verbreden (ETW-1)

Bij variant A wordt het auto- en fietsverkeer gemengd afgewikkeld op de huidige rijbaan. De richtlijnen voor het Kernnet Fietsgaan gaan uit van fietsstroken van 1,8 m. Doordat de rijbaan ongeveer 5 m breed is, blijft dan slechts een rijloper van ongeveer 1,5 m over (zie afbeelding voor een voorbeeld: de Rampweg in Noordwelle). Dit is voor een personenauto te smal. Deze vormgeving komt in Nederland bijna niet voor. Een optie is om de weg met ca een meter te verbreden om 1.80 m brede fietsstroken te kunnen realiseren en de breedte van de rijloper zo breed te houden als nu. Deze variant is niet verder uitgewerkt.



Afbeelding: rijloper van 1.50 m

Alternatief is om de fietsstroken van 1.25 m te verbreden naar 1,5, dit was altijd de standaardbreedte voor fietsstroken buiten de bebouwde kom. Dit resulteert in een rijloper van 2 m breed. Dit is voor autoverkeer net voldoende maar voor vrachtverkeer te smal.

In de huidige situatie heeft de Welsummerweg zogenaamde fietssuggestiestroken. Advies is om deze bij eventuele verbreding aan te wijzen als formele fietsstroken en te voorzien van fietssymbolen, conform de Ontwerpprincipes van het Kernnet Fiets en het CROW. De stroken krijgen dan een juridische status. Dit betekent dat auto's er niet mogen parkeren of stilstaan. Automobilisten mogen de strook (bij een onderbroken witte streep) wel rijdend overschrijden maar fietsers daarbij niet hinderen.

Voor- en nadelen

Het verbreden van de fietsstroken geeft fietsers meer ruimte om naast elkaar te rijden en de weg versmalt visueel wat. Visuele versmalling is groter bij een smallere rijloper. Autoverkeer zal bij het passeren regelmatig gebruik moeten maken van de fietsstroken.

Aanvullende maatregelen

Om de veiligheid en het comfort bij de fietsers te verhogen wordt geadviseerd:

- de snelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 km/u;
- de inrichting van de weg daarop aan te passen (o.a. de aanleg van drie extra 30 km/u drempels en een duidelijke overgang van 60 naar 30 km/uur);
- buiten de bebouwde kom op Welsummerweg en Mennistensteeg 60 km/u drempels aan te leggen;
- i.v.m. landbouwverkeer en het risico op trillingsoverlast goede locaties te kiezen voor de drempels;
- conform het gemeentelijk beleid de huidige slingers/snelheidsremmers te verwijderen;
- een doorlopende, obstakelvrije looproute aan de noordzijde van (en parallel aan) de Welsummerweg aan te leggen tussen Trechterbeker en Brinkweg.

B. Fietsstroken verwijderen (ETW-2), profiel snelfietsroute Zwolle – Dalfsen

Bij variant B worden auto- en fietsverkeer ook gemengd afgewikkeld op de huidige rijbaan. De huidige fietssuggestiestroken worden verwijderd. Hierdoor ontstaat een zgn. ETW-2 60 km/u profiel.

Conform de ontwerpuitgangspunten voor het Kernnet Fiets is het ook een optie om de fietssuggestiestroken te verwijderen, de rijloper van de weg te versmallen naar 3.50 a. 4.50 m, te voorzien van kantmarkering en aan weerszijden bermverharding (40 tot 80 cm) toe te voegen. Dit is dan vergelijkbaar met de inrichting van de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen. Zie voor de voor- en nadelen ook E: fietsstraat.

Voor- en nadelen

Alleen fietssuggestiestroken verwijderen is onvoldoende en zal leiden tot hogere snelheden. Door echter een vergelijkbaar profiel toe te passen als op de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen ontstaat uniformiteit en een herkenbare route. Afhankelijk van de maat van de rijloper ontstaat visuele versmalling. Het aantal fietsers t.o.v. de hoeveelheid autoverkeer moet toenemen om dit profiel toe te

kunnen passen (meer fietsers, minder auto's). Dit geldt ook voor een fietsstraat. Verwachting is dat het fietsverkeer door een inrichting als die tussen Zwolle en Dalfsen toeneemt, zeker wanneer ook ingezet wordt op acties om fietsen te stimuleren.

Aanvullende snelheidsremmende maatregelen

Om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te laten dalen en doorgaand verkeer te ontmoedigen worden dezelfde snelheidsremmende maatregelen voorgesteld als bij variant A.

C. Tweerichtingenfietspad

Bij variant C wordt het auto- en fietsverkeer gescheiden door de aanleg van een tweerichtingenfietspad aan 1 zijde van de weg. Van de Rondweg tot aan de Brinkweg kan het huidige voetpad aangepast worden tot fietspad met daarnaast eventueel een nieuw voetpad. Langs de rest van het tracé wordt in deze variant een 3 m breed fietspad aangelegd. Gezien het grote aantal woningen en grote bomen zal het fietspad afwisselend aan de noord- en zuidzijde moeten komen.

Voor- en nadelen

De Welsummerweg is een ETW en dan geldt als richtlijn dat een gemengde verkeersafwikkeling en verblijven uitgangspunt zijn. Volgens de Ontwerprichtlijnen voor Kernnet Fiets is een vrijliggend fietspad wel een optie (zie kader). Het voordeel van een fietspad is dat op het pad zelf de fietser een eigen plek heeft. Nadeel van fietspaden langs een ETW is dat de weg de uitstraling krijgt van een GOW (80 km/u) en aantrekkelijker wordt voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor kunnen snelheden en intensiteiten toenemen.

KADER (Bron: ontwerprichtlijnen Kernnet Fiets Overijssel): Erftoegangswegen gaan uit van gemengd gebruik door langzaam en gemotoriseerd verkeer. Als de wens bestaat om de fiets een plek te geven op een erftoegangsweg, dan gaat de voorkeur uit naar een fietsstraat (afhankelijk van intensiteit en samenstelling van het verkeer) of een vrijliggende fietsverbinding. In dit laatste geval kan het vrijliggende fietspad naast de erftoegangsweg worden aangewezen als onverplicht fietspad, zodat een (snellere) fietser zelf de keuze kan maken tussen het gebruik van de (erftoegangs)weg of van het fietspad. Brom- en snorfietsers moeten dan verplicht gebruik maken van de rijbaan.

Voor een vrijliggend fietspad langs de Welsummerweg zullen veel bomen gekapt moeten worden. Grondaankoop is nodig. Doordat het fietspad afwisselend aan de noordzijde en zuidzijde van de Welsummerweg moet komen zullen er extra oversteekbewegingen zijn en dat is niet comfortabel voor fietsers en onveiliger. Een oversteek ter hoogte van de Brinkweg zal naar verwachting een knelpunt worden omdat daar veel verkeersbewegingen zijn en de snelheid van het autoverkeer (nog) relatief hoog is.

Aanvullende snelheidsremmende maatregelen

Om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer niet te laten toenemen maar te laten dalen en doorgaand verkeer te ontmoedigen worden dezelfde snelheidsremmende maatregelen voorgesteld als bij variant A.

D. Eénrichtingsfietspaden

Bij variant D wordt het auto- en fietsverkeer gescheiden door aan beide zijden van de weg een fietspad aan te leggen dat in 1 richting kan worden bereden. Naast het grote aantal bomen dat dan gekapt moet worden is het tussen de Singel en de komgrens bij de Trechterbeker naar verwachting niet haalbaar om een fietspad aan de zuidzijde aan te leggen doordat woningen te kort op de rijbaan staan.

Voor- en nadelen

Zie ook C. Eénrichtingsfietspaden aan weerszijden zijn niet mogelijk door woningen kort op de rijbaan.

Aanvullende snelheidsremmende maatregelen

Zie ook A en C.

E. Fietsstraat

Variant E gaat uit van een fietsstraatinrichting. Rode rijlopers geven de plek van de fietser aan. In principe zijn auto's te gast en de bedoeling is dat ze fietsers de ruimte geven en er achter blijven rijden totdat er ruimte is om in te halen. Met rabatstroken aan de buitenkant en/of in het midden voelen automobilisten het wanneer ze uit moeten wijken voor tegemoetkomende fietsers en andere tegenliggers of bij het passeren. Hierdoor verlaagt de snelheid.

Voor- en nadelen

Op een fietsstraat heeft de fietser een herkenbare, eigen plek. Uit de inrichting blijkt dat de prioriteit bij de fietsers ligt en automobilisten zich aan moeten passen. Hierdoor rijdt men zachter en let met beter op. Daarnaast maakt het de weg (visueel) smaller en neemt de snelheid wat af.

Het aantal fietsers t.o.v. de hoeveelheid autoverkeer moet toenemen om dit profiel toe te kunnen passen (meer fietsers, minder auto's). De aanleg van een fietsstraat kan daarom alleen in combinatie met maatregelen die de intensiteiten van het autoverkeer omlaag brengen. Dat kan verder gaan dan alleen snelheidsremmende maatregelen. Verwachting is dat het fietsverkeer door een inrichting als fietsstraat toeneemt, zeker wanneer ook ingezet wordt op promotie.

Een inrichting zoals die op de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen is toegepast is ook een optie (zie B).

Aanvullende maatregelen

Zie ook A. Om een fietsstraat inrichting toe te kunnen passen moeten de intensiteiten omlaag en hiervoor zal het doorgaande verkeer geweerd moet worden. Denk daarbij aan bijvoorbeeld een verbod voor doorgaand verkeer of afsluiting. De effecten van een dergelijke afsluiting kunnen met een verkeersmodel doorgerekend worden. Ook andere ontwikkelingen in de omgeving dienen daarin meegenomen te worden en er moet een relatie gelegd worden met andere ontwikkelingen in de omgeving (o.a. Oosterdalfsen Noord) en de visie op de ontsluiting van de oostzijde van Dalfsen. Draagvlak bij belanghebbenden is een belangrijk aandachtspunt.

3.2 Conclusies

Er zijn maatregelen noodzakelijk om de fietsers op de Welsummerweg meer comfort en veiligheid te bieden. Dat geldt op het gedeelte dat binnen de bebouwde kom ligt en voor het deel buiten de kom en aansluitend voor de Mennistensteeg (dat deel uitmaakt van de route Zwolle – Oudleusen – Ommen – Hardenberg).

Vrijliggende fietspaden

De aanleg van vrijliggende fietspaden wordt afgeraden (maatregel C en D). De belangrijkste redenen zijn:

- de weg krijgt hierdoor meer de uitstraling van een GOW (80 km/uur buiten de bebouwde kom) waardoor intensiteiten en snelheid toenemen doordat de automobilist meer ruimte krijgt;
- de noodzakelijke oversteekbewegingen bij een fietspad is 2 richtingen.
- ruimtelijke beperkingen

Voetpad

Voor alle varianten geldt dat het advies is om een voetpad aan te leggen aan de noord/westzijde van de Welsummerweg (tussen Trechterbeker en Brinkweg) met een minimale breedte van 2.00 m. In het plangebied Oosterdalfsen Zuid is ruimte gereserveerd voor een voetpad van 1.50 m breed. Het advies is wat extra ruimte te reserveren.

Voorkeursvariant fietsstraat

In bijlage 2 zijn de voor en nadelen van de verschillende varianten samengevat. De voorkeur gaat uit naar de fietsstraat (E) of een inrichting zoals op de snelfietsroute Zwolle - Dalfsen. Voorwaarde is wel dat het aantal auto's binnen de bebouwde kom niet boven de 2500 mvt/etmaal uit gaat komen. Buiten de bebouwde kom moet dat aantal verder omlaag omdat de snelheidsverschillen tussen auto- en fietsverkeer daar groter zijn.

Na de fietsstraat of een profiel zoals de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen (variant op B) gaat de voorkeur uit naar het verbreden van de fietsstroken tot 1.50 m.

Gezien de beperkte rijbaanbreedte en relatief lage auto intensiteit worden geen fietsstroken geadviseerd voor de Mennistensteeg. Onderzocht moet worden welke maatregel hier wel haalbaar is. Een optie is om hier voor gemotoriseerd verkeer een knip aan te brengen.

Randvoorwaarden bij alle overgebleven maatregelen

Voor alle maatregelen geldt als randvoorwaarde:

- dat de intensiteiten van het autoverkeer omlaag moeten;
- in ieder geval het doorgaand verkeer geweerd moet worden;
- een herinrichting nodig is om de snelheid van het verkeer binnen en buiten de bebouwde kom omlaag te brengen en doorgaand verkeer te ontmoedigen

Vervolgstappen

Het bepalen van het wegprofiel voor de Welsummerweg en Mennistensteeg is maatwerk. Afstemming met gemeente Ommen is wenselijk vanwege de gewenste herkenbaarheid van de fietsroute Dalfsen - Ommen. Erg belangrijk is te bepalen welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om het doorgaand verkeer te weren en de snelheid te verlagen. Om de uiteindelijke keuze te kunnen maken voor maatregelen aan de Welsummerweg (en Mennistensteeg) is nader onderzoek nodig, o.a. naar (financiële) haalbaarheid, subsidiemogelijkheden en draagvlak.

Gemeente Dalfsen wil ook de haalbaarheid onderzoeken van een kortere en veiligere fietsverbinding voor fietsers vanaf de Mennistensteeg tot aan de fietstunnel bij de aan te leggen turborotonde bij Oudleusen (zie bijlage).

In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 - 2022 (UVP) staat de Fietsroute Dalfsen - Ommen (onderdeel van de fietsroute Zwolle - Hardenberg) benoemd, De Welsummerweg (deels) en Mennistensteeg maken deel uit van deze route en in het UVP staat dat de ontwikkelingen op beide wegen na de aanpassingen aan de Hessenweg gevolgd worden. Planvorming is nog niet opgenomen in het UVP. Bij planvorming hoort ook een participatietraject waarin diverse belanghebbenden betrokken worden. Afstemming met andere ontwikkelingen in de omgeving is noodzakelijk (o.a. Oosterdalfsen Noord, locatie Kiezebrink, de op te stellen visie op de ontsluiting van Dalfsen oost via Rondweg en Koesteeg, effecten van aanpassingen aan de N340).

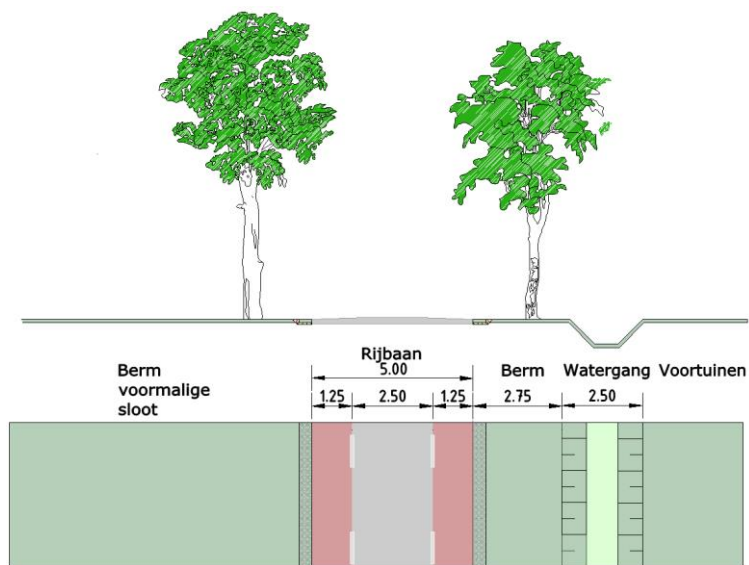
Met de provincie wordt contact gelegd over subsidiemogelijkheden voor verbetering van de fietsverbinding Welsummerweg – Mennistensteeg (of een gedeelte daarvan) als onderdeel van de regionale fietsroute Dalfsen Ommen. De fietsroute Dalfsen – Ommen is een van de acht regionale routes met de hoogste prioriteit binnen West Overijssel en daarmee is het verkrijgen van subsidie voor het regionale deel van de route kansrijk tot wellicht zelfs 75%.

Hoofdstuk 4 Welsummerweg bij Oosterdalfsen Zuid

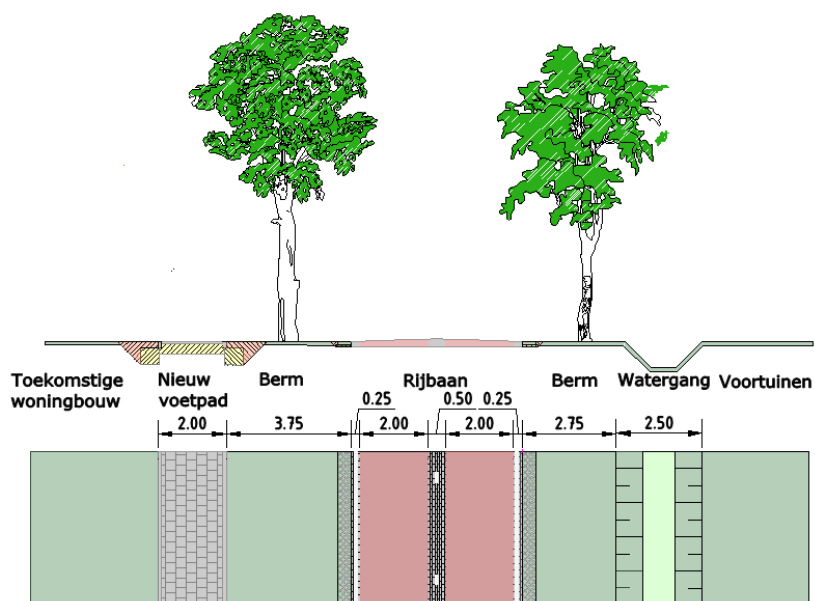
In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat het voorgaande betekent voor het dwarsprofiel ter hoogte van het project Oosterdalfsen Zuid. Hierbij is ook gekeken naar de voetgangersverbinding van Oosterdalfsen naar de kern. Hierdoor is duidelijk hoeveel ruimte er op dit stuk naast de weg hiervoor minimaal nodig is en dus hoeveel niet uitgegeven kan worden).

4.1 Dwarsprofielen

In de onderstaande afbeelding is het huidige dwarsprofiel weergegeven (met links Oosterdalfsen Zuid).



Afbeelding 4.1, Bestaand profiel Welsummerweg t.h.v. Oosterdalfsen Zuid



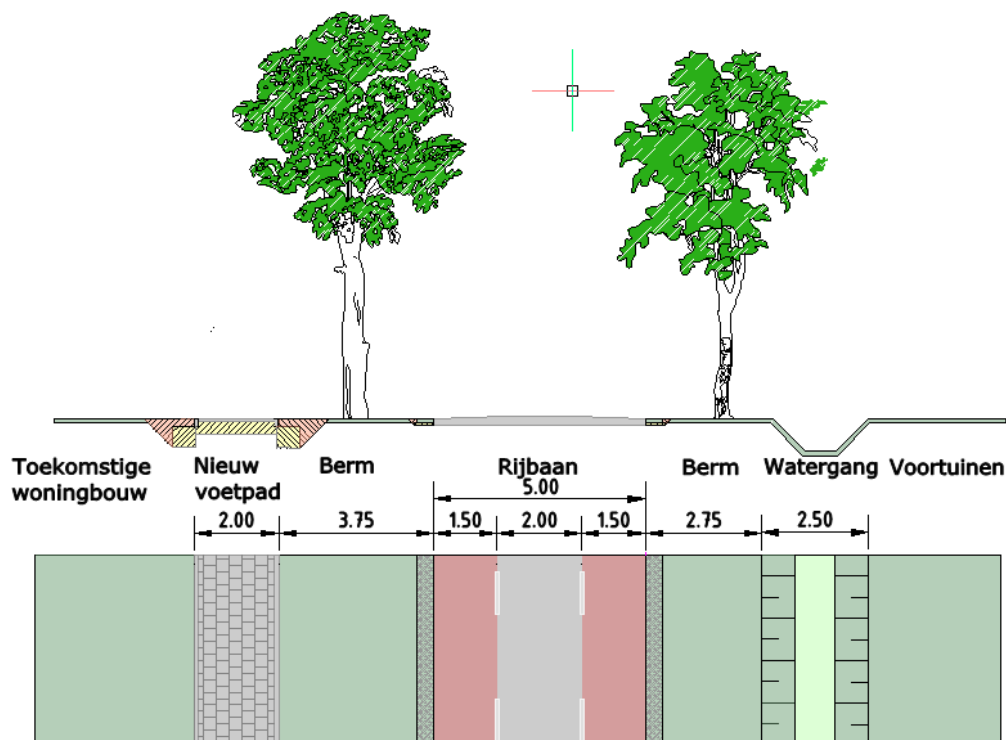
Afbeelding 4.2, Nieuw fietsstraatprofiel Welsummerweg t.h.v. Oosterdalfsen Zuid

In de bovenstaande afbeeldingen is een mogelijk profiel van een fietsstraat weergegeven. Dit profiel is anders dan die van de snelfietsroute Dalfsen – Zwolle die is uitgevoerd met bermbeton met klinkerprint (2x40cm) en 1 rijloper in zwart asfalt. Omdat de Welsummerweg al grotendeels voorzien is van een bermverharding in grasbetonstenen en daarmee voldoende breed is, is het profiel van afbeelding 4.2 mogelijk.

Het advies is om de Welsummerweg uit te voeren als een fietsstraat met twee rode rijlopers. De middenstrook en zijstroken worden uitgevoerd in (grijs) asfalt of beton, bij voorkeur met een streeptrint. Optioneel kan de fietsstraat uitgevoerd worden met kantstrepen en asstrepen (conform ontwerpprincipes van het Kernnet). Alternatief is een profiel zoals bij de snelfietsroute Zwolle – Dalfsen.

Geadviseerd wordt om ten westen van de huidige bomen een voetpad van minimaal 2,0 m breed aan te leggen als onderdeel van een gewenste looproute langs de Welsummerweg (tussen Trechterbeker en Brinkweg). In het plangebied Oosterdalfsen Zuid is ruimte gereserveerd voor een voetpad van 1.50 m breed (en 3.75 tussenberm). Wanneer wordt uitgegaan van de huidige breedte van de Welsummerweg en een +/- 2,0 m breed voetpad moet 5.50m a 5.75m afstand gehouden worden tot de weg. Advies is extra ruimte aan te houden i.v.m. bomen en om speelruimte te houden bij de planvorming voor de Welsummerweg.

Afbeelding 4.3 geeft een profiel met bredere fietsstroken weer:



Afbeelding 4.3, Nieuw profiel met bredere fietsstroken Welsummerweg t.h.v. Oosterdalfsen Zuid

Bijlagen

Bijlage 1 Keuzeschema fietsvoorzieningen

Tabel 1 gaat over fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom, tabel 2 over buiten de kom.

Tabel 5-2. Keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom

Weg-categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
			Basisstructuur (I fiets < 750/etm)	Hoofd-fietsnetwerk (I fiets 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (I fiets > 2.000/etm)
Erftoegangsweg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer of fietsstraat	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
Gebiedsontwikkelingsweg	50	2.000-5.000	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
	70	> 4.000		fietsstrook of fietspad	
		niet relevant		fietspad	
				fiets-/bromfietspad	

Tabel 5.5. Keuzeschema fietsvoorzieningen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met $v_{max} = 60$ km/h

Wegcategorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie	
			Basisstructuur	Hoofd-fietsnetwerk of snelle fietsroute (I fiets > 500/etm)
Erftoegangsweg	60 (of 30)	< 2.500	gemengd verkeer	fietsstraat als I auto < I fiets 1)
		2.000 - 3.000		fietspad of gemengd als I auto > I fiets
		> 3000	fietspad, eventueel fietsstroken	

1) plus eventueel aanvullende eisen op het gebied van de snelheid

Bijlage 2 Beschrijving maatregel per wegvak

In onderstaande tabel staat beschreven welke maatregelen passen op de onderscheiden wegvakken.

Varianten	Welsummerweg van Rondweg tot aan Brinkweg	Welsummerweg Brinkweg tot aan De Singel
A Fietsstroken verbreden ETW-1	Fietsstroken van 1,25 naar 1,5 a 1,7 m verbreden	Fietsstroken van 1,25 naar 1,5 of 1,7 m verbreden 2 m breed voetpad aan noordzijde +/-14 eiken vellen bij voetpad noordzijde
B Fietsstroken verwijderen ETW-2	Verwijderen fietsstroken	Verwijderen fietsstroken 2 m breed voetpad aan noordzijde +/-14 eiken vellen bij voetpad noordzijde
C 2 richtingen fietspad	Fietsers op huidige voetpad Nieuw 2 m breed voetpad ten zuiden van huidige voetpad aanleggen	+/- 13 forse eiken vellen zuidzijde 3 m breed fietspad aanbrengen aan zuidzijde 2 m breed voetpad aan noordzijde
D 1 richtingen fietspaden	zes forse eiken vellen noordzijde en fietspad aanleggen 2,5 m breed fietspad aanbrengen aan noordzijde	+/- 13 forse eiken vellen zuidzijde +/- tien dikke eiken vellen noordzijde 2,5 m breed fietspad aanbrengen aan noord en zuidzijde 2 m breed voetpad aan noordzijde +/-14 eiken vellen bij voetpad noordzijde
E Fietsstraat	Rode fietsstraat met 2 rijlopers en middenstrook aanbrengen	Rode fietsstraat met 2 rijlopers en middenstrook aanbrengen 2 m breed voetpad aan noordzijde +/-14 eiken vellen bij voetpad noordzijde

Varianten	Welsummerweg van De Singel tot komgrens Trechterbeker	Welsummerweg van Trechterbeker komgrens tot Mennisstensteeg (afstand 2 km)
A Fietsstroken verbreden ETW-1	Asfalteren fietsstroken Instellen 30 km/u drie 30 km/u drempels (om 180 en 125m) 2 m breed voetpad aan noordzijde +/- 1 eik vellen aan noordzijde	Asfalteren fietsstroken vijf 60 km/u drempels (om de 333 m)
B Fietsstroken verwijderen ETW-2	Verwijderen fietsstroken Instellen 30 km/u drie 30 km/u drempels (om 180 en 125m) 2 m breed voetpad aan noordzijde +/- 1 eik vellen aan noordzijde	Asfalteren fietsstroken vijf 60 km/u drempels (om de 333 m)
C 2 richtingen fietspad	3 m breed fietspad aanbrengen aan noordzijde mogelijk eiken vellen en grondaankoop voortuinen 2 m breed voetpad aan noordzijde +/- 1 eik vellen aan noordzijde	3 m breed fietspad aanbrengen aan noordzijde landbouwgrond aankopen eiken vellen en grondaankoop voortuinen
D 1 richtingen fietspaden	fietspad zuidzijde waarschijnlijk niet mogelijk door woning kort op rijbaan 2 m breed voetpad aan noordzijde +/- 1 eik vellen aan noordzijde	2,5 m breed fietspad aanbrengen aan noord en zuidzijde landbouwgrond aankopen eiken vellen en grondaankoop voortuinen
E Fietsstraat	Rode fietsstraat met 2 rijlopers en middenstrook aanbrengen 2 m breed voetpad aan noordzijde +/- 1 eik vellen aan noordzijde	Rode fietsstraat met brede rode rijloper en rabatstroken aanbrengen

Bijlage 3 Voor- en nadelen per variant

In onderstaande tabel zijn kosten buiten beschouwing gelaten

Variant	Voor- en nadelen
A: Fietsstroken verbreden van 1,25 m naar 1,5 m ETW-1	<ul style="list-style-type: none"> + iets meer comfort en veiligheid voor fietsers + door drempels plaatselijke snelheidsverlaging - weginrichting komt beperkt overeen met geprioriteerde hoofdfietsroute - weinig tot geen snelheidsafname gemotoriseerd verkeer - weinig of geen toename fietsverkeer - gezien aandeel vrachtverkeer, rijloper te smal - binnen bebouwde kom geen goede 30 km/u erftoegangsweg uitstraling
B: Fietsstroken verwijderen ETW-2	<ul style="list-style-type: none"> + goede 30 en 60 km/u uitstraling - weginrichting komt niet overeen met geprioriteerde hoofdfietsroute - weinig tot geen snelheidsafname gemotoriseerd verkeer +/- combinatie met profiel snelfietsroute Zwolle - Dalfsen is een optie. Zie fietsstraat
C: 2 richtingen fietspad (aan één zijde een fietspad)	<ul style="list-style-type: none"> + fietsers op rechtstanden gescheiden van gemotoriseerd verkeer - geeft de weg de uitstraling van een gebiedsontsluitingsweg (50 en 80 km/u) - voldoet niet aan inrichtingseisen erftoegangsweg zoals weg is gecategoriseerd in GVVP - hogere snelheden gemotoriseerd verkeer - sterkere sneheidremmende maatregelen op kruispunten en wegvakken noodzakelijk - veel grondaankoop nodig (voortuinen en landbouwgrond) - verkeeronveiligheid door extra oversteekbewegingen
D: 1 richtingen fietspad	<ul style="list-style-type: none"> - Door woningen kort op rijbaan niet mogelijk aan zuidzijde van de weg - Verder gelijk aan 2 richtingen fietspad
E. Fietsstraat	<ul style="list-style-type: none"> + versterkt positie fietsers in wegprofiel + weginrichting komt overeen een geprioriteerde hoofdfietsroute + afname snelheden en intensiteiten gemotoriseerd verkeer + toename fietsverkeer - aandeel vrachtverkeer hoog op bedrijventerrein +/- aandachtspunt is: eventueel noodzakelijke aanpassingen aan asfaltconstructie i.v.m. te realiseren middenstrook en de kosten daarvan. Optie is kiezen voor ander fietsstraatprofiel. Betreft nadere uitwerking en maatwerk. - verschil in intensiteit gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer te groot, intensiteit gemotoriseerd verkeer verlagen door afsluiting of andere maatregel zoals herinrichting

Bijlage 4 Fietsverbinding Mennistensteeg – Dennenkamp

