

Beantwoording van vragen die tijdens de raadscommissie van 3 februari 2020 over de Integrale Fietsvisie gesteld zijn (agendapunt 6)

Vraag 1 Waarom is de route Lemelerveld – Zwolle, via Strenkhaarsweg en Lemelerveldseweg in het Kernnet Fiets Overijssel aangeduid als geprioriteerde regionale fietsroute ? (CDA)

Reactie: het Kernnet Fiets is een stelsel van regionale verbindingen tussen kernen en functies, aangevuld met (boven) lokale verbindingen. Het Kernnet is tot stand gekomen op basis van uitgebreid onderzoek. Er zijn scores aan routes toegekend op basis van het te verwachten potentieel van een route. Om dit potentieel te bepalen zijn cijfers gehanteerd over afstanden tussen kernen, aanwezigheid van voorzieningen (o.a. werkgelegenheid en onderwijs), bevolkingsomvang, verkeersonveilige locaties, recreatief medegebruik, OV-voorzieningen etc.. De totale route tussen Zwolle en Lemelerveld via Heino ligt ruim boven de (met de e-fiets) goed fietsbare afstand van 15 kilometer, de afzonderlijke delen liggen daaronder. De (regionale) relatie tussen Lemelerveld en Heino en tussen Heino en Zwolle bepaalt voor een deel het potentieel. In het Kernnet zijn langere routes gevormd, daarom is de route Lemelerveld – Heino en Heino – Zwolle aan elkaar gekoppeld.

Vraag 2 Waarom is de route Lemelerveld – Zwolle via Kanaaldijk Noord niet aangeduid als geprioriteerde regionale route naar Zwolle? Dit is immers een veel directere route. (CDA)

De uitkomst van het hierboven omschreven onderzoek is dat Kanaaldijk Noord onvoldoende potentieel heeft om als (geprioriteerde) regionale route in het Kernnet te worden aangeduid. De afstand tot Zwolle speelt daarbij een rol. Deze afstand ligt boven de 15 kilometer. Gezien de directheid van de route naar Zwolle heeft de route toch een plek gekregen in het Kernnet Fiets. Uit de inspraak tijdens het participatieproces voor de Integrale Fietsvisie werd het eerdere beeld bevestigd: de route wordt relatief weinig gebruikt en gezien de afstand zal het potentieel niet erg groot zijn. Om deze reden hebben we de route in de integrale fietsvisie geen prioriteit gegeven. Wat betreft deze route twijfelen we of investeringen zich terugverdienen in een groei van het aantal fietsers.

Om een beeld te krijgen van het aantal fietsers en de groei zal in het voorjaar van 2020 opnieuw een telling gehouden worden. In mei 2019 is er geteld tussen de Dalmsholterweg en de Groeneweg en (gemiddeld genomen) reden er toen 66 fietsers/etmaal, een relatief gering aantal. In de Integrale Fietsvisie (versie 10-1-2020) is n.a.v. de reacties op pagina 18 een zinsnede toegevoegd: “Op termijn valt niet uit te sluiten dat Kanaaldijk Noord alsnog toegevoegd wordt aan het geprioriteerde fietsnetwerk van de gemeente Dalfsen.”

Vraag 3 : Waarom is De Bese in het Kernnet Fiets Overijssel aangeduid als recreatieve route? (CDA)

De Bese vormt een verbinding tussen een aantal regionale routes en is in het Kernnet Fiets een lokale route. We hebben De Bese niet als hoofdfietsroute overgenomen maar opgenomen onder de categorie “recreatieve en overige routes, overgenomen is uit het Kernnet Fiets Overijssel”. De Bese valt niet onder “recreatief” maar onder “overig”.

Vraag 4: Bij beantwoorden van de vragen tijdens de commissievergadering heeft wethouder van Leeuwen aangegeven een “meekoppelkans” met het Hoogwaterbeschermingsprogramma te zien voor de aanleg van de ontbrekende schakel tussen de rotonde bij de Rechterensedijk en de spoorwegovergang op de Poppenallee. Kan dit in de Integrale Fietsvisie ook zo benoemd worden? (D66)

Reactie: Op pagina 27 van de Integrale Fietsvisie wordt hierover een zinsnede opgenomen: “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.”