



Actualisatie Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Uitvoeringsnota 2013 - 2015

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Uitgevoerde projecten uitvoeringsprogramma 2009-2012	3
1.3 Leeswijzer	4
2. Prioritering projecten	5
2.1 Beoordelingsmethodiek	5
2.2 Toelichting beoordelingsaspecten	6
2.3 Weging van de verschillende beoordelingsaspecten	8
2.4 Projecten GVVP	8
3. Uitvoeringsprogramma 2013 – 2015	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Uitvoeringsprogramma 2013	10
3.3 Uitvoeringsprogramma 2014	10
3.4 Uitvoeringsprogramma 2015	11
3.5 Langetermijnprojecten (Wensenlijst)	12

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Gemeente Dalfsen heeft in 2004 een integraal beleidsplan opgesteld op het gebied van het verkeer en vervoer, het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Dit plan is in 2008 geactualiseerd. In dit beleidsdocument is de achtergrondinformatie, het te voeren beleid en de uitvoeringsprojecten los van elkaar gezien. Het GVVP bestaat uit drie delen:

A. De inventarisatienota; Hierin is een uiteenzetting weergegeven van het bestaande beleid, volgend uit de in het verleden opgestelde beleidsplannen. Eveneens is hierin inzichtelijk gemaakt hoe de bestaande situatie is op het gebied van verkeer en vervoer en zijn de bekende knelpunten en klachten verwoord. Daarnaast zijn de objectieve en subjectieve onveiligheid weergegeven. De inventarisatienota vormde de basis voor het in 2004 geformuleerde verkeersbeleid. De inventarisatienota is niet geactualiseerd in 2008.

B. De beleidsnota; In deze nota zijn voor de verschillende vervoerswijzen nieuwe beleidsdoelen geformuleerd en uitgewerkt in concrete eisen, aandachtspunten en vervolgacties. De beleidsnota is in 2008 geactualiseerd.

C. De uitvoeringsnota; Uit het geformuleerde beleid vloeit een aantal uitvoeringsprojecten en acties voort met daaraan gekoppeld een kostenplaatje. De acties en projecten kunnen naar verwachting niet allemaal op zeer korte termijn worden gerealiseerd. Om deze reden is in de uitvoeringsnota een fasering aangegeven. Tot nu toe zijn er twee uitvoeringsnota's opgesteld, de eerste met als planjaren 2005-2008 en de tweede met de planjaren 2009-2012.

Voorliggende nota bevat de uitvoeringsnota voor de periode 2013 t/m 2015.

1.2 Uitgevoerde projecten uitvoeringsprogramma 2009-2012

Voor de voorgaande jaren (2009 tot en met 2012) is ook een uitvoeringsprogramma opgesteld. Bijna alle projecten die op het programma stonden zijn uitgevoerd.

- Herinrichting kruispunt Kanaaldijk – Vilstersedijk
- Herinrichting Parallelstraat Lemelerveld
- Realisatie fietspad Jagtclusterallee
- Realisatie fietspad Dommelerdijk
- Verharden fietsvoorziening Voetsteeg (deels)
- Verharden fietsvoorziening Wolthaarsdijk west
- Aanpassen haltes aan normen gehandicapten
- Ronde Burg. Backxlaan – Beatrixlaan
- Verbreden Maatpad Hoonhorst
- Optimalisatie ruimte voor voetgangers centrum Nieuwleusen noord
- Aanleg extra parkeerplaatsen voor gehandicapten in Nieuwleusen
- Uitbreiding parkeerplaatsen station Dalfsen
- Verbinding Bouwhuisweg – Jagtclusterallee inclusief fietsvoorzieningen
- Ronde Jagtclusterallee – Westeinde – Dedemsweg (op dit moment in uitvoering)

De uitgevoerde projecten zijn van de wensenlijst afgehaald. Naast de uitvoeringsprojecten zijn de volgende onderzoeken in 2009-2012 uitgevoerd:

- Opstellen en uitvoeren actieplan verkeersveiligheid (jaarlijks)
- Onderzoek uitbreiding parkeren station
- Actualisatie verkeersmodel Dalfsen 2010
- Onderzoek gratis OV doelgroepen + Monitoring vervoerswensen (o.a. buurtbus)
- Onderzoek en ondersteuning planvorming N340 (plus OWN)
- Onderzoek en ondersteuning planvorming N348 (plus OWN)
- Onderzoek en ondersteuning planvorming N35 (plus OWN)
- Onderzoek en ondersteuning planvorming N377 (plus OWN)
- Opstellen uitvoeringsprogramma 2013 - 2015 (voorliggende rapportage)

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze rapportage wordt ingegaan op de beoordelingsmethodiek die is gehanteerd bij de prioritering van de projecten. Daarnaast wordt de uiteindelijke prioriteit van de projecten weergegeven. In hoofdstuk 3 zijn het uitvoeringsprogramma voor 2013 – 2015 en de keuzes die hieraan ten grondslag liggen toegelicht.

2. Prioritering projecten

2.1 Beoordelingsmethodiek

Niet alle projecten die zijn aangegeven in de beleidsnota van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan kunnen binnen afzienbare tijd worden uitgevoerd. Om te bepalen welke projecten eerst moeten worden uitgevoerd is inzicht nodig in het effect van een project, de kosten en eventuele koppelingsmogelijkheden met het onderhoudsprogramma. Het is evident dat projecten die een groot positief effect hebben op de veiligheid, bereikbaarheid of op andere aspecten en relatief weinig kosten met zich mee brengen als eerste worden uitgevoerd.

Om de prioriteit van de projecten te bepalen is een methodiek gehanteerd waarbij elk project beoordeeld wordt op de effecten met betrekking tot:

- de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer;
- het comfort voor grote voertuigen (vrachtverkeer en landbouw voertuigen);
- de parkeerbalans;
- de veiligheid van het gemotoriseerd verkeer;
- de bereikbaarheid voor fietsers;
- de veiligheid voor fietsers;
- de bereikbaarheid voor voetgangers en gehandicapten;
- de veiligheid voor voetgangers en gehandicapten;
- de bereikbaarheid per openbaar vervoer;
- andere beleidsterreinen zoals economie, milieu, recreatie en RO.

Voor elk van de aspecten wordt in de beoordeling aangegeven of het project een gunstig dan wel ongunstig effect heeft ten opzichte van de 0-situatie. Hierbij wordt nog onderscheid gemaakt in verschillende gradaties om de verschillen tussen projecten onderling in beeld te kunnen brengen. Hiervoor worden de in tabel 1 aangegeven bandbreedtes gehanteerd

Effect	Beoordeling
Zeer positief	+++
Positief	++
Enigszins Positief	+
Geen effect	0
Enigszins negatief	-
Negatief	--
Zeer negatief	---

Tabel 1; bandbreedtes beoordeling projecten

Uit de beoordeling per aspect volgt een totaalbeoordeling. De totaalbeoordeling is een optelsom van de beoordelingen van de verschillende aspecten. Hierbij is geen weging toegepast. Uitgangspunt is dat alle aspecten even zwaar tellen. De hoogte van de totaalbeoordeling geeft de prioriteit aan van de projecten.

2.2 Toelichting beoordelingsaspecten

In de volgende alinea's zijn de beoordelingsaspecten nader toegelicht. Aangegeven is hoe op een zo objectief mogelijke wijze wordt gekomen tot het totaaloordeel per aspect.

De doorstroming van het gemotoriseerd verkeer

Wat dit aspect betreft wordt gekeken naar de mate waarin het project bijdraagt of ten koste gaat van de doorstroming van verkeer op een wegvak of kruispunt. Op wegvakken wordt specifiek gekeken naar de theoretische rijtijdwinst en het aanbod van verkeer. Het realiseren van rijtijdwinst is op een weg die veel gebruikt wordt effectiever dan het realiseren van eenzelfde winst op een rustige weg. Voor kruispunten geldt dat wordt gekeken naar de wachttijden op de verschillende takken in de spits. Een beperking van de totale wachttijd is een verbetering, maar ook een betere verdeling van de wachttijden over de verschillende takken is een verbetering als op één van de takken een extreem lange wachttijd ontstaat.

Het comfort voor grote voertuigen

Een verbetering van de bereikbaarheid van het gemotoriseerde verkeer betekent ook een verbetering voor de bereikbaarheid van grote voertuigen. Voor grote voertuigen speelt echter ook het comfort en eventuele obstakels een rol in de mate van bereikbaarheid. Verkeersdrempels vormen bijvoorbeeld voor het vrachtverkeer en andere grote voertuigen een rijtijdverlengend obstakel. Voor auto's is dit nauwelijks het geval. De hoeveelheid aanwezig noodzakelijk vrachtverkeer, de verbetering van het comfort en de theoretische rijtijdwinst bepalen de beoordeling van het betreffende project in dit kader.

De optimalisatie van de parkeerbalans

Een goede parkeerbalans, voldoende parkeerplaatsen, draagt bij aan de bereikbaarheid van voorzieningen voor het gemotoriseerde verkeer. Daarnaast beperkt een gezonde balans overlast door ongewenste parkeerbewegingen. Projecten met het doel het verbeteren van de parkeerbalans worden beoordeeld op basis van het effect. Het effect is afhankelijk van de grootte van het probleem wat opgelost wordt, de onbalans uitgedrukt in aantal plaatsen. De lengte van de perioden waarin de onbalans optreedt is eveneens van belang bij het bepalen van het effect van een maatregel c.q. project.

De veiligheid van het gemotoriseerd verkeer

De kans op ongevallen en de ernst ervan wordt groter naarmate er meer verkeer is, de snelheid hoger is en er grote verschillen in richting bestaan. Een goed wegontwerp kan de kans op ongevallen gunstig beïnvloeden. Het bepalen van het exacte effect van een herinrichting op de verkeersveiligheid is moeilijk. Uitgangspunt voor de beoordeling vormt het bestaande ongevallenbeeld. Veel ongevallen betekent dat een verkeersveiligheidsproject in potentie een groot effect kan hebben. Daarnaast wordt in het kader van het voorkomen van ongevallen gekeken naar de hoeveelheid verkeer en de snelheid op de betreffende weg en wordt gekeken naar de aanwezigheid van conflicterende richtingen (op kruispunten).

De bereikbaarheid voor fietsers

De bereikbaarheid voor fietsers wordt beoordeeld door te kijken naar de mate waarin de rijtijd wordt verbeterd of het comfort toeneemt. De hoeveelheid fietsers die in potentie gebruik maakt van de route is bepalend voor de afweging tussen gelijkwaardige fietsprojecten. Hoe meer mensen baat hebben bij een bepaalde voorziening, hoe positiever het effect kan worden bestempeld. De hoeveelheid fietsers wordt ingegeven door het type verbinding. Een korte verbinding tussen twee grote kernen levert meer fietsverkeer op dan een lange tussen twee kleine kernen. Bij bereikbaarheid van het fietsverkeer wordt alleen gekeken naar het utilitaire (woon-werk) verkeer.

De veiligheid voor fietsers

Het effect op de veiligheid van fietsers wordt bepaald aan de hand van het huidige ongevallenbeeld en het risico op ongevallen. Daar waar veel fietsers samenkomen met veel gemotoriseerd verkeer met een hoge snelheid is de kans op ernstige ongevallen relatief groot. Maatregelen die dergelijke locaties veiliger maken hebben ondanks dat er bijvoorbeeld geen ongevallen zijn gebeurd de laatste jaren een groot effect en worden als zodanig beoordeeld. Ongevallen, hoeveelheid fietsers, auto's, snelheid en richtingsverschil spelen dus een rol in de beoordeling.

De bereikbaarheid voor voetgangers en gehandicapten

Of en in welke mate een project een verbetering is voor de bereikbaarheid is afhankelijk van de grootte van de looptijdswinst. Een winst in de looptijd (van niet bereikbaar naar bereikbaar is ook winst) op een relatie wordt alleen gerealiseerd bij het realiseren van een nieuwe (kortere) verbinding waar voetgangers gebruik van mogen maken. De aanleg van een voetpad naast een bestaande weg is geen verbetering van de bereikbaarheid maar van de veiligheid voor voetgangers en wordt in het kader van veiligheid beoordeeld. De hoeveelheid voetgangers die gebruik maken van een nieuwe verbinding en de grootte van de rijtijdswinst bepalen de beoordeling die projecten in dit kader krijgen.

De veiligheid voor voetgangers en gehandicapten

De veiligheid voor voetgangers en gehandicapten kan op verschillende vlakken worden verbeterd. Het verbeteren van een oversteek, de aanleg van een specifieke voorziening voor voetgangers, de aanleg van een ribbelstrook et cetera. De beoordeling van de veiligheidsprojecten voor voetgangers en gehandicapten wordt bepaald door te kijken naar het aantal voetgangers dat baat heeft bij de voorziening, het aantal ongevallen op de locatie en de grootte van de conflicterende verkeerstromen (fietsers en/of gemotoriseerd verkeer).

De bereikbaarheid voor het openbaar vervoer

Bereikbaarheid per openbaar vervoer is in een landelijke gemeente als Dalfsen tweeledig. In het buitengebied en in de kleinere kernen is de aanwezigheid van openbaarvervoer een vorm van goede bereikbaarheid terwijl in de grotere kernen de snelheid en frequentie meer een rol speelt bij de beoordeling van de bereikbaarheid per openbaarvervoer. Projecten die de doorstroming en de snelheid van het openbaarvervoer beperken kunnen een beperking van de bereikbaarheid betekenen. De vervoerder kan besluiten niet meer door maar om een kern heen te rijden of het aantal haltes te beperken of in het meest ongunstige geval de kern of het gebied in zijn geheel te mijden. Dit betekent een aantasting van de bereikbaarheid per openbaarvervoer. Het bevorderen van een goede doorstroming op busroutes wordt beoordeeld als een verbetering van de bereikbaarheid in verband met de kortere rijtijd. Daarnaast worden goede haltevoorzieningen als een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid van het openbaarvervoer bestempeld. Slechte abri's, onveilige routes naar de haltes en te weinig opstelruimte en fietsenstallingen maken het openbaarvervoer niet toegankelijker. De grootte van de verbinding (aantal reizigers) speelt een belangrijke rol bij de onderlinge afweging van projecten.

Effect op plannen andere beleidsterreinen zoals economie, milieu, recreatie en RO

De in dit plan aangegeven projecten komen voort uit de verkeerskundige problematiek in de gemeente. De oplossingsrichtingen voor de problemen hebben vaak niet alleen een positief effect op de verkeerssituatie maar hebben ook zijn weerslag op de wensbeelden vanuit andere beleidsterreinen. Soms versterken de ideeën elkaar, soms hebben de aangegeven projecten negatieve gevolgen voor andere beleidsterreinen. Een positief of negatief effect op een of meerdere andere beleidsterreinen wordt als zodanig beoordeeld. De grootte van het effect wordt ingegeven door de standpunten van het betreffende beleidsterrein.

2.3 Weging van de verschillende beoordelingsaspecten

De aspecten waarop de projecten zijn beoordeeld wegen allemaal even zwaar. Mocht in de toekomst aan bepaalde aspecten meer prioriteit worden gegeven dan kan in latere uitvoeringsnota's een andere weging worden toegepast.

2.4 Projecten GVVP

In bijlage 1 is een tabel opgenomen met daarin aangegeven alle projecten en vervolgacties uit het GVVP waaraan financiële consequenties zitten. Naast de geschatte kosten van de projecten en vervolgacties is voor alle infrastructurele projecten de beoordeling en de mogelijke koppeling met onderhoudswerkzaamheden weergegeven.

3. Uitvoeringsprogramma 2013 – 2015

3.1 Inleiding

In de volgende paragrafen is in de tabellen 2 tot en met 5 het uitvoeringsprogramma voor de jaren 2013 tot en met 2015 weergegeven.

De keuze voor de projecten voor de periode 2013 t/m 2015 is gebaseerd op het geldende investeringsplan en de lijst zoals weergegeven in bijlage 1. Hierin is de prioriteit van de verschillende projecten aangegeven. Naast de prioriteit (=effectiviteit) van de projecten is in de afweging gekeken naar de kosten (i.v.m. kosteneffectiviteit) en de mogelijke koppeling met onderhoudswerkzaamheden (i.v.m. kostenbesparing). Ook is er in de overweging rekening mee gehouden dat in het uitvoeringsprogramma een gevarieerd pakket aan projecten is opgenomen. Dit wil zeggen dat niet alleen tegemoet wordt gekomen aan de doelstellingen met betrekking tot het gemotoriseerde verkeer maar dat ook de wensen vanuit het aspect veiligheid, het fietsverkeer en de overige modaliteiten in acht worden genomen. Ten slotte zijn politieke wensen en toezeggingen meegenomen in de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma.

De reserveringen zoals opgenomen in het investeringsplan zijn leidend voor het uitvoeringsprogramma. Projecten waarvoor in het investeringsplan geen financiële dekking is, zijn niet opgenomen in het uitvoeringsprogramma. De laatstgenoemde projecten zijn opgenomen in een afzonderlijk lange termijn projectenlijstje (wensenlijst). Voor deze projecten kan afzonderlijk worden bekeken of er nu of in de toekomst dekking voor is. Het lijstje is weergegeven in paragraaf 3.5.

3.2 Uitvoeringsprogramma 2013

Projecten gemeentelijk verkeers- en vervoersplan			
Project	Kosten	Dekking	
		Bedrag	Post
Duurzaam Veilige inrichting verblijfsgebieden			
Herinrichting Kroonplein	€ 1.100.000	€ 1.100.000	Reserve bovenwijkse voorzieningen
Inrichting hoofdwegennet			
Rechterensedijk	P.M. *	P.M. *	Investeringsplan
Aansluiting Lemelerveld – N348 (met provincie) + aanpassingen onderliggend wegennet	€ 2.800.000,-	€ 2.800.000,-	Investeringsplan
Planvorming rotonde Rechterensedijk – Poppenallee inclusief aanpassingen route Dalfsen - station	€ 30.000,-	€ 30.000,-	Investeringsplan
Specifieke fietsvoorziening			
Verharding fietsvoorziening Sterrebosweg	PM	PM	Gebiedsgericht werken / gebiedsbeleid
Verharding fietsvoorziening Vennebergweg	PM	PM	Gebiedsgericht werken / gebiedsbeleid
Periodieke (uitvoerings) plannen			
Opstellen en uitvoeren actieplan verkeersveiligheid inclusief uitvoering KANS-project	€ 25.000,-	€ 25.000,-	Investeringsplan (bijdrage ROVO)
Nadere verkennende studies en onderzoek			
Parkeer(duur)onderzoek centrumgebieden	€ 10.000,-	€ 10.000,-	Investeringsplan
Optimalisatie Duurzaam Veilig gebieden	€ 10.000,-	€ 10.000,-	Investeringsplan
Onderzoek en ondersteuning planvorming N-wegen (N340/N377/N35)	€ 50.000,-	€ 50.000,-	Investeringsplan

Tabel 2; Uitvoeringsprogramma 2013

* kosten afhankelijk van besluitvorming

3.3 Uitvoeringsprogramma 2014

Projecten gemeentelijk verkeers- en vervoersplan			
Project	Kosten	Dekking	
		Bedrag	Post
Inrichting hoofdwegennet			
Rotonde Rechterensedijk – Poppenallee inclusief aanpassingen route Dalfsen - station	€ 470.000,-	€ 470.000,-	Investeringsplan
Specifieke voetgangersvoorziening			
Verbeteren oversteek voetgangers en fietsers Vechtdijk (koppeling met rotonde Poppenallee)	€ 15.000,-	€ 15.000,-	Investeringsplan
Periodieke (uitvoerings)plannen			
Onderzoek naar gebruik en locaties fietsenstallingen centra, voorzieningen en haltes	€ 10.000,-	€ 10.000,-	Investeringsplan
Opstellen en uitvoeren actieplan verkeersveiligheid inclusief uitvoering KANS-project	€ 25.000,-	€ 25.000,-	Investeringsplan (bijdrage ROVO)
Nadere verkennende studies en onderzoek			
Optimalisatie Duurzaam Veilig gebieden	€ 10.000,-	€ 10.000,-	Investeringsplan
Onderzoek en ondersteuning planvorming N-wegen	€ 10.000,-	€ 10.000,-	Investeringsplan

Tabel 2; Uitvoeringsprogramma 2014

3.4 Uitvoeringsprogramma 2015

Projecten gemeentelijk verkeers- en vervoersplan			
Project	Kosten	Dekking	
		Bedrag	Post
Inrichting hoofdwegennet			
Planvorming verbreden wegprofiel Jagtclusterallee	€ 10.000,-	€ 10.000,-	Investeringsplan
Specifieke fietsvoorziening			
Planvorming vrijliggende fietsvoorziening Jagtclusterallee tussen Zandspeur en N377	€ 10.000,-	€ 10.000,-	Investeringsplan
Periodieke (uitvoerings)plannen			
Opstellen en uitvoeren actieplan verkeersveiligheid inclusief uitvoering KANS-project	€ 25.000,-	€ 25.000,-	Investeringsplan (bijdrage ROVO)
Opstellen nieuw GVVP inclusief uitvoeringsprogramma 2016-2020	€ 35.000,-	€ 35.000,-	Investeringsplan
Nadere verkennende studies en onderzoek			
Optimalisatie Duurzaam Veilig gebieden	€ 10.000,-	€ 10.000,-	Investeringsplan
Onderzoek en ondersteuning planvorming N-wegen	€ 10.000,-	€ 10.000,-	Investeringsplan

Tabel 2; Uitvoeringsprogramma 2015

3.5 Langetermijnprojecten (Wensenlijst)

Uit het GVVP volgt een groot aantal concrete uitvoeringsprojecten en vervolgacties waaraan financiële consequenties zijn verbonden. Deze zijn opgesomd in bijlage 1. Voor een deel van deze projecten bestaat binnen het investeringsplan financiële dekking. Deze projecten zijn weergegeven in het uitvoeringsprogramma, zoals weergegeven in de vorige paragrafen. Het is duidelijk dat niet alle projecten uitgevoerd kunnen worden binnen de in het investeringsplan gestelde kaders. In tabel 6 zijn de gewenste projecten per onderdeel weergegeven.

Omschrijving project / actie	Prioriteit	Geschatte kosten
Solitaire infrastructurele projecten (planvorming en uitvoering)		
Inrichting hoofdwegenet		
Verbreden wegprofiel Jagtlusterallee tussen Zandspeur en Westerveen (incl. rot. Westerveen)	+++++++	€ 2.100.000,-
Verbreden wegprofiel Jagtlusterallee tussen Zandspeur en N377	++++++	PM
Verbreden wegprofiel Rechterensedijk	++++++	€ 2.250.000,-
Herinrichting kruispunt Leemcule weg – Vossesteeg	++++	€ 400.000,-
Verbreden wegprofiel Dalmsholterweg	+++	PM
Verbreden wegprofiel Weerdhuisweg	+++	PM
Verbreden wegprofiel Dommelerdijk	++	PM
Middengeleider fietsoversteek Molenpad – Burg. Backxlaan	++	PM
Instellen voorrang op Burg. Backxlaan en Ambachtsweg	++	€ 5.000,-
Rotonde Westeinde – Bosmansweg	++	€ 500.000,-
Specifieke fietsvoorzieningen		
Fietspad Jagtlusterallee – Buldersweg	++++	PM
Fietsvoorziening Posthoornweg en Ambachtsweg	+++	PM
Specifieke voetgangersvoorzieningen		
Completeren voetpaden langs Burg. Backxlaan	++	PM
Verbeteren oversteek voetgangers Pleyendal thv Brandkolkstraat en Wilhelminastraat	+	€ 20.000,-
Verbeteren oversteek Prinses Beatrixlaan - Burg. Haersoltestraat bij school	+	€ 15.000,-
Nadere verkennende studies en onderzoek		
Inventarisatie en optimalisatie bewegwijzering voor fietsers (utilitair)		€ 10.000,-
Optimalisatie afwikkeling rotonde Jagtlusterallee - Meeleweg		€ 5.000,-
Studie naar mogelijkheden herinrichting kruispunt Weerdhuisweg – Posthoornweg		€ 5.000,-

Tabel 6; Langetermijnprojecten (Wensenlijst)