

Beantwoording technische vragen

Vergadering	Commissievergadering	Datum 20-nov-23
Vragensteller	Dick van Gelder, Christen Unie	
Agendapunt/onderwerp	Uitvoering motie verkeerswikkeling Oosterdalfsen Noord	
Portefeuillehouder	A.J. Ramerman (wethouder)	
Domein	Ruimte	
Contactpersoon	J. Rijkeboer	
Contactgegevens	j.rijkeboer@dalfsen.nl	
	0638720042	

Vragen 1 t/m 4

1. Betreft tracé Gerner Es - WEST: Heeft het behoud van asfalt (financiële reden) ook nog effect op de veiligheid voor fietser in relatie met snelheid van gemotoriseerd verkeer? Asfalt nodigt wellicht sneller uit tot iets herder rijden? Is op dit tracé ook de intensiteit van het fietsverkeer rondom de tijden van de voetbal trainingen en zaterdagochtend meegenomen?
2. N.a.v. ontsluiting via Oosterdalfsersteeg Noord en Parallelweg N340. Pag 23: Hier wordt niets aangepast, omdat geen toename wordt verwacht en gebruik van de parallelweg moet worden ontmoedigd. Toch wordt ook niet uitgesloten dat het verkeer hier toeneemt. Hoe wordt de monitoring van de verkeersdrukke tussen huidige situatie en na oplevering vorm gegeven?
3. Stel dat er wel wordt gekozen voor Dalfsen Noord als nieuwbouwwijk (zie pag. 53) en een alternatieve aansluiting tussen de N340 en Haersolteweg is wel gewenst. Hoeveel onnodige aanpassingen zitten dan in het huidige voorstel t.a.v. bijv de Haersolteweg? Welke eventuele dubbele kosten worden dan verwacht?
4. Als we de plannen lezen lijkt het erop dat de snelheid remmende maatregelen vooral bestaan uit gele wegmarkeringen op kruisingen al of niet met enige verhoging. Er wordt ook aangegeven dat ook drempels of versmallingen tot de mogelijkheden horen. Worden dergelijke versmallingen of echt remmende drempels ook opgenomen?

Antwoorden 1 t/m 4

1. De CROW richtlijnen geven als wensbeeld het gebruik van een elementenverharding aan. Er wordt ook een 'alternatieve variant' aangereikt, namelijk het toepassen van asfalt 'streetprint'. Het asfaltoppervlak wordt voorzien van een 'elementenprint'. Dit geeft een soortgelijk effect als een elementenverharding. In de huidige situatie is dit wegvak al gelegen in een 30km zone, met een aantal snelheidsremmende maatregelen. Het snelheidsregime zal onveranderd blijven en de verwachte intensiteiten passen ruim binnen het beeld van een 30 km weg binnen de bebouwde kom. Het aantal fietsers van- en naar het sportpark is hierin meegenomen.
2. Op dit moment is er nog geen monitoringsplan uitgewerkt. Dit zal de komende tijd worden uitgewerkt, mede in overleg met de provincie Overijssel als beheerder van de parallelweg N340. Er worden nu geen maatregelen getroffen in de verwachting dat bij een gestabiliseerde verkeerssituatie er geen overlast of onveiligheid ontstaat. Mocht op basis van het monitoringsplan blijken dat er toch overlast of onveiligheid ontstaat, dan worden alsnog passende maatregelen getroffen om de doelen te bereiken.

3. In principe zijn er 2 mogelijkheden:
 - a. een nieuwe ontsluiting voor nieuwbouw Dalfsen Noord wordt gecombineerd met een nieuwe/alternatieve ontsluiting van Oosterdalfsen Noord.
 - b. de ontsluiting van Oosterdalfsen Noord blijft via de huidige Haersolteweg. (Op zich is dit al een goede ontsluiting voor Oosterdalfsen Noord).

Bij de eerste optie zijn de voorgestelde aanpassingen van het westelijk stukje van de Haersolteweg dan niet meer nodig (tot het punt waar de alternatieve noordelijk ontsluiting aansluit). Echter zijn ze wel nodig wanneer een nieuwe ontsluiting van Dalfsen Noord nog even op zich laat wachten.

Bij de tweede optie is er geen sprake van dubbele kosten omdat de aangepaste situatie gewoon kan blijven fungeren (en er geen alternatieve ontsluiting voor de Haersolteweg aan de oostzijde van de Koesteeg komt).

4. Er is sprake van een mix aan snelheidsremmende maatregelen, hiervoor is een plan uitgewerkt en meegeleverd bij de stukken. Er is sprake van drempels, versmallingen en verhoogde kruisingsplateaus. De drempels en plateaus worden voorzien van een geel kruisingsvlak. Zoals gebruikelijk in onze gemeente zijn dit gele betonstenen. De kleur verhoogt de attentiewaarde. Omdat niet elke kruising een verhoogd kruisingsvlak hoeft te hebben, wordt voorgesteld om, net zoals de verhoogde kruisingen, het kruisingsvlak wel van gele betonstenen te voorzien. Dit geeft een eenheid in het wegbeeld en weet de weggebruiker dat het met aansluitende wegen te maken krijgt.