

Herinrichting Welsummerweg; verslag informatiebijeenkomsten 28 mei 2024

Dalfsen, augustus 2024

Tijdens de informatiebijeenkomst op 28 mei jl. over de herinrichting van de Welsummerweg, stelden aanwezigen een aantal vragen en opmerkingen. De rode draad van de avond is in dit document opgenomen en zo mogelijk in de verdere uitwerking van de plannen meegenomen.

Nr.	Opmerkingen	Reactie
1	<p>Volgende verlichting:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sommige plekken worden als donker ervaren. 	<p>De huidige situatie is beoordeeld en conform het beleid 'Binnen de kom verlichting, buiten de kom op gevaarlijke punten.' Een jaar na de realisatie van de weg brengen we in beeld of bijstelling noodzakelijk is.</p>
2	<p>Drempels:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij voorkeur niet bij huizen in de buurt. • Bestaande handhaven? busdrempel/slingers? • Niet te hoog/ steil 	<p>Doel is een balans te vinden in de hoeveelheid en soorten snelheidsremmers en de ervaren overlast door omgeving en weggebruikers, op basis van verkeerskundige inzichten.</p> <p>In het ontwerp worden "milde" drempels toegepast. Deze zijn conform de (beleids)uitgangspunten voor een weg waar 60 kilometer per uur mag worden gereden. Hiervoor is bewust gekozen.</p> <p>Deze milde drempels zijn minder steil en minder hoog. Hierbij houden we ook rekening met het landbouwverkeer, waarvoor te hoge drempels nadelig zijn. Tegelijkertijd zijn ze wel hoog genoeg om de snelheid te remmen. Hiermee wordt het schans- of springeffect zoals tijdens de diverse participatiemomenten is benoemd, gedeeltelijk voorkomen.</p> <p>Op kruispunten passen we plateaus toe. Deze plateaus accentueren het kruispunt en verlagen de snelheid.</p> <p>Het is ons uitgangspunt geen chicanes meer toe te passen. De ervaring leert dat dit gevaarlijke situaties oplevert.</p> <p>Er zijn een aantal busdrempels toegepast op de Welsummerweg. Momenteel is in onderzoek of deze kunnen blijven. Busdrempels hebben als kanttekening dat sommige landbouwvoertuigen hiervan hinder kunnen ondervinden als de drempels te hoog zijn.</p>

		Voor de fietsers is het qua comfort op een fietsstraat ook beter om milde drempels toe te passen. Het is een complexe afweging van alle gehoorde argumenten en verkeersveiligheid. Deze afweging is gemaakt door het verkeerskundige bureau en vertaald in de schetsen, waarin milde drempels zijn opgenomen.
3	Bestemmingsverkeer auto/vrachtverkeer: Opties: <ul style="list-style-type: none"> • Gehele Welsummerweg • Buiten de kom of tracé • Spitstijden • Alleen auto's of vrachtwagens? 	Onderzocht wordt of het toepassen van bestemmingsverkeer (waar een verbod geldt op inrijden door ander verkeer dan mensen met een bestemming) vanaf de Trechterbeker tot aan de Hessenweg mogelijk is. De uitkomsten worden in het nieuwe ontwerp toegepast. Het voordeel van het toepassen van bestemmingsverkeer, is dat doorgaand verkeer hiermee gedeeltelijk wordt geweerd. Overigens is het de verwachting van het verkeerskundig bureau en op basis van onze ervaringen dat doorgaand verkeer gebruik blijft maken van de Welsummerweg. Handhaving op dit bestemmingsverkeer is een opgave voor de politie.
4	Doorgaand verkeer via de Stokte/Brinkweg: <ul style="list-style-type: none"> • Zorg over mogelijk sluipverkeer 	Er zijn tellingen verricht in het najaar 2023 naar het aantal verkeersbewegingen in de omgeving. Na het gereedkomen van de Welsummerweg, worden er opnieuw tellingen uitgevoerd om zo een eventuele toename te kunnen monitoren. De verwachting is dat de Stokte incidenteel zal worden gebruikt door doorgaand verkeer: <ul style="list-style-type: none"> • De route Oudleusen Dalfsen is 600 meter korter, is smal en landschappelijk ingericht; • De route over de Hessenweg is 600 meter langer, rijdt comfortabeler en is 2 minuten sneller. Als de toename van verkeer beduidend hoger blijkt te zijn op de Stokte, dan zullen we passende maatregelen onderzoeken.
5	30 km/uur gehele Welsummerweg	Het algemene beeld is dat hier draagvlak voor is. Een kanttekening: handhaven van de 30 kilometer is een opgave voor de politie.
6	Voetpad: <ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek of ter hoogte van industrieterrein een voetpad aan de zuidkant mogelijk is. • Is doortrekken tot aan Oosterdalfsersteeg mogelijk? 	Het aanleggen van een voetpad wordt nader onderzocht (verlengen tot aan Oosterdalfsersteeg). Dit heeft ook een relatie met punt 12, verderop in dit document. Ook worden de mogelijkheden aan de zuidkant onderzocht.

7	<p>Functioneren betonnen middengeleider, geluid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ervaringen onderzoeken of alternatief voorstellen. • Afweging maken qua geluid visuele invloed en oversteekbaarheid. 	<p>De ervaring leert dat de geluidsproductie beperkt is bij het overrijden van de Streetprints (gestanst) weinig tot geen overlast veroorzaakt voor de omgeving. De middengeleider wordt soortgelijk als in Oudleusen toegepast is bij de nieuwe fietsstraat (Parellelstraat).</p> <p>De middengeleider is bedoeld om de weg visueel te versmallen, de snelheid te doen verlagen en komt de veiligheid ten goede. Omwille van de veiligheid wordt de middengeleider opgenomen in de schetsen.</p>
8	<p>Bedrijventerrein, alternatief:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Overleg met ICD om belangen scherper te krijgen en mogelijk alternatief uitwerken. 	<p>We zijn in gesprek geweest met de Industriële Club Dalfsen. Op dit moment wordt onderzocht of alternatieven haalbaar zijn. Aandachtspunten hierbij zijn het groen, de kabels en leidingen, verkeersveiligheid en het kostenaspect.</p>
9	Afvalbak	Twee blikvangers toepassen langs de Welsummerweg. Gezocht wordt naar geschikte locaties.
10	Rotonde Welsummerweg/ rondweg oprijden + oversteken	Dit punt wordt betrokken in de nadere uitwerking.
11	<p>Geluid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berm beton versus grasbeton, geluid 	<p>De aandachtspunten zijn: veiligheid in relatie tot visueel versmalling.</p> <p>Een aandachtspunt is de fietsveiligheid bij het toepassen van bermbeton, gelet op het mogelijk ontstaan van gleuven waarin mogelijk een (fiets)band kan blijven steken. Een denkrichting is het omdraaien van de grasbetontegels. Hierdoor komt de gladde kant boven te liggen en veroorzaakt minder geluid. Deze worden toegepast ter hoogte van woningen.</p>
12	Voetpad tot aan Oosterdalfsersteeg	Onderzocht wordt of dit met een half verharding, Schots graniet, te realiseren is. Gedeeltelijk loopt het pad -op dit moment een olifantenpaadje- door de wadi, vervolgens langs de woningen en dan door naar de Oosterdalfsersteeg.
13	Digitale bewegwijzering fietsstraat	Landelijk wordt dit onderzocht. Door een vermelding van een fietsstraat in bijvoorbeeld Google Maps, wordt het eenvoudig voor de fietser de route te plannen. Bijkomend voordeel is dat automobilisten een melding krijgen dat zij op een fietsstraat rijden.
14	Kampmansweg als alternatief	<p>Er ontstaat een hiaat in het (landelijke) fietsnetwerk als de Kampmansweg als fietsstraat wordt ingericht en de Welsummerweg binnen de bebouwde kom niet.</p> <p>Het gedeelte buiten de bebouwde kom van de Welsummerweg wordt ingericht als fietsstraat en fietsers zullen deze blijven vervolgen richting centrum en station: het is de kortste en meest logische route.</p>

		De huidige situatie voor fietsers blijft in stand als de inrichting op de Welsummerweg niet wordt aangepast. Het is mogelijk dat de veiligheid verslechterd door het hogere verwachte aantal fietsers na het gereedkomen van de fietsstraat buiten de bebouwde kom en Oosterdalfsen.
15	Klepperende putdeksels	Putranden aanpassen en vervangen door moderne deksels (die minder kleppen).

Vragen of opmerkingen?

Wanneer u over bovenstaande punten vragen of opmerkingen heeft, neemt u dan gerust contact op met Martijn van der Sluijs, projectleider Welsummerweg via m.vandersluijs@dalfsen.nl Op www.dalfsen.nl/welsummerweg vindt u meer achtergrondinformatie.