

ROTONDE KAMPMANSWEG

Notitie: uitwerking sobere versie van variant 1 (17 december 2019)

Naar aanleiding van gevoelens van onveiligheid van overstekende fietsers heeft de gemeenteraad om een analyse gevraagd van de verkeerssituatie bij rotonde Kampmansweg. Dit onderzoek is in 2018 uitgevoerd en een werkgroep bestaande uit (verkeers-)ouders, basisscholen, Plaatselijk Belang, VVN afdeling Dalfsen en Fietsersbond afdeling Dalfsen, is hier nauw bij betrokken. In september 2018 heeft de raad kennisgenomen van de onderzoeksresultaten, de voorgestelde varianten ("Rotonde Kampmansweg, onderzoek verkeersveiligheid" van BonoTraffics bv) en de voorkeur van de klankbordgroep (zie: <https://ris.dalfsen.nl/Vergaderingen/Gemeenteraad/2018/24-september/19:30>). De raad heeft het college in september 2018 opdracht gegeven een aantal varianten en maatregelen op het gebied van voorlichting en educatie nader uit te werken en de kosten hiervan in beeld te brengen.

De volgende maatregelen zijn nader uitgewerkt in een notitie:

Variant 1: Optimalisatie huidige situatie (voorrang auto)

Variant 2: Fietsers in de voorrang (hier gaat het ook om 4 vergelijkbare rotondes in de gemeente)

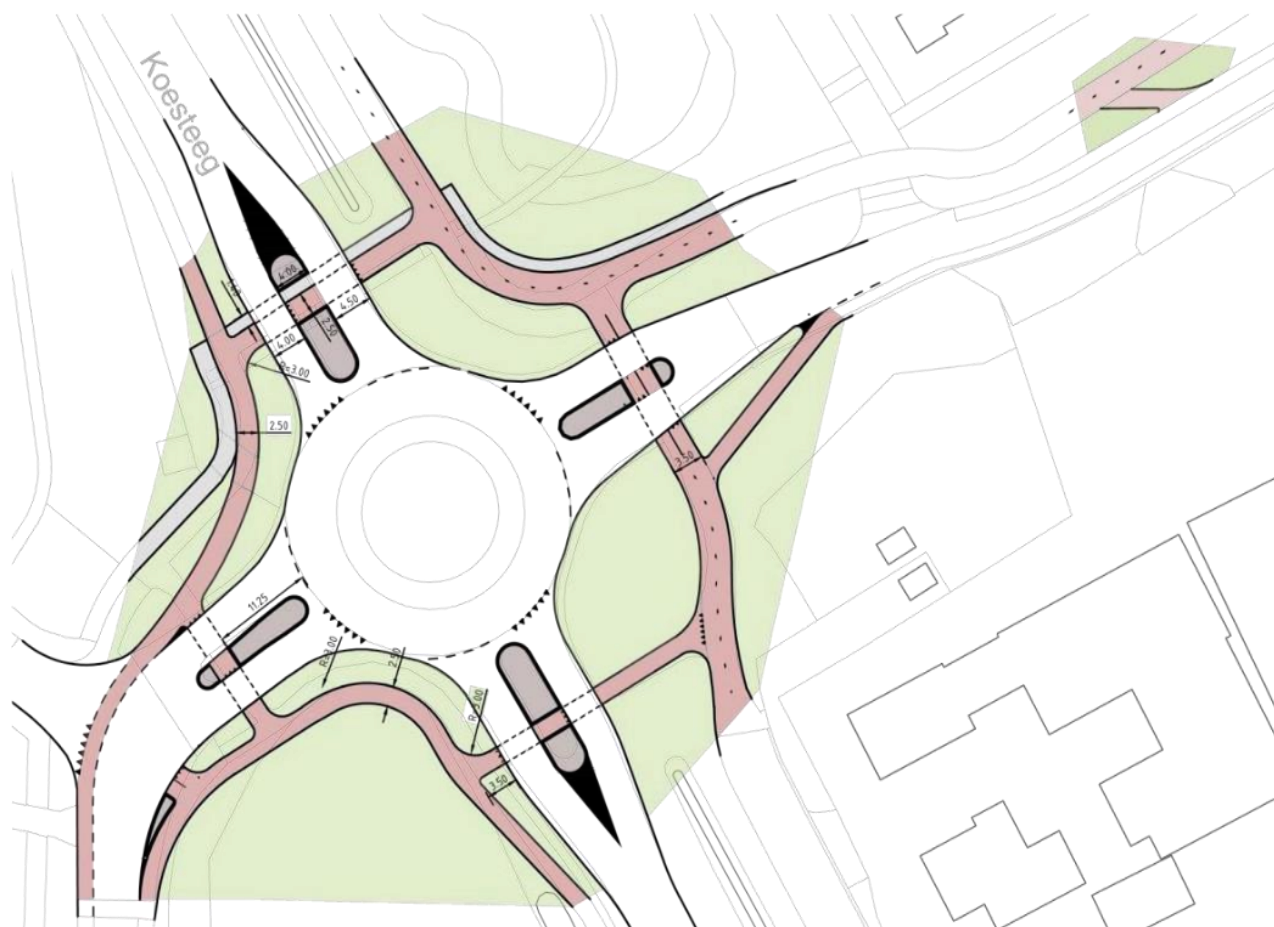
Variant 3: Ongelijkvloerse oplossing (fietstunnel of fietsbrug)

In mei 2019 heeft het college de notitie "Rotonde Kampmansweg – uitwerking Varianten" besproken en besloten alleen variant 1 en 2 verder te onderzoeken op (technische) haalbaarheid. Besloten is de ongelijkvloerse varianten af te laten vallen, onder andere vanwege de ruimte die nodig is om het hoogteverschil bij een fietstunnel of -brug te overbruggen, onlogische routes die dan ontstaan en de risico's die fietsers dan gaan nemen. De gemeenteraad is via het RIS over dit besluit geïnformeerd. Tijdens de algemene beschouwingen in juni hebben fracties aangegeven eerst een totaalvisie te willen voor de verkeersontsluiting via Rondweg en Koesteg en dat hierin de relatie gelegd wordt met de ontwikkeling van Oosterdalfsen en het onderliggend wegennet. De fracties willen daarom de aanpak van rotonde Kampmansweg in tijd naar achter schuiven. Wethouder Van Leeuwen heeft aangegeven zich te kunnen vinden in deze opvatting, maar wel te willen kijken of vooruitlopend op de totaalvisie kleinschalige maatregelen genomen kunnen worden. Naar aanleiding hiervan is een aangepast, sober ontwerp gemaakt voor rotonde Kampmansweg die we aan het college en de raad voorleggen. In deze notitie lichten we de sobere variant nader toe en vergelijken deze met de oorspronkelijke variant 1.

Variant 1:

Optimalisatie huidige situatie: handhaven huidige voorrangregeling

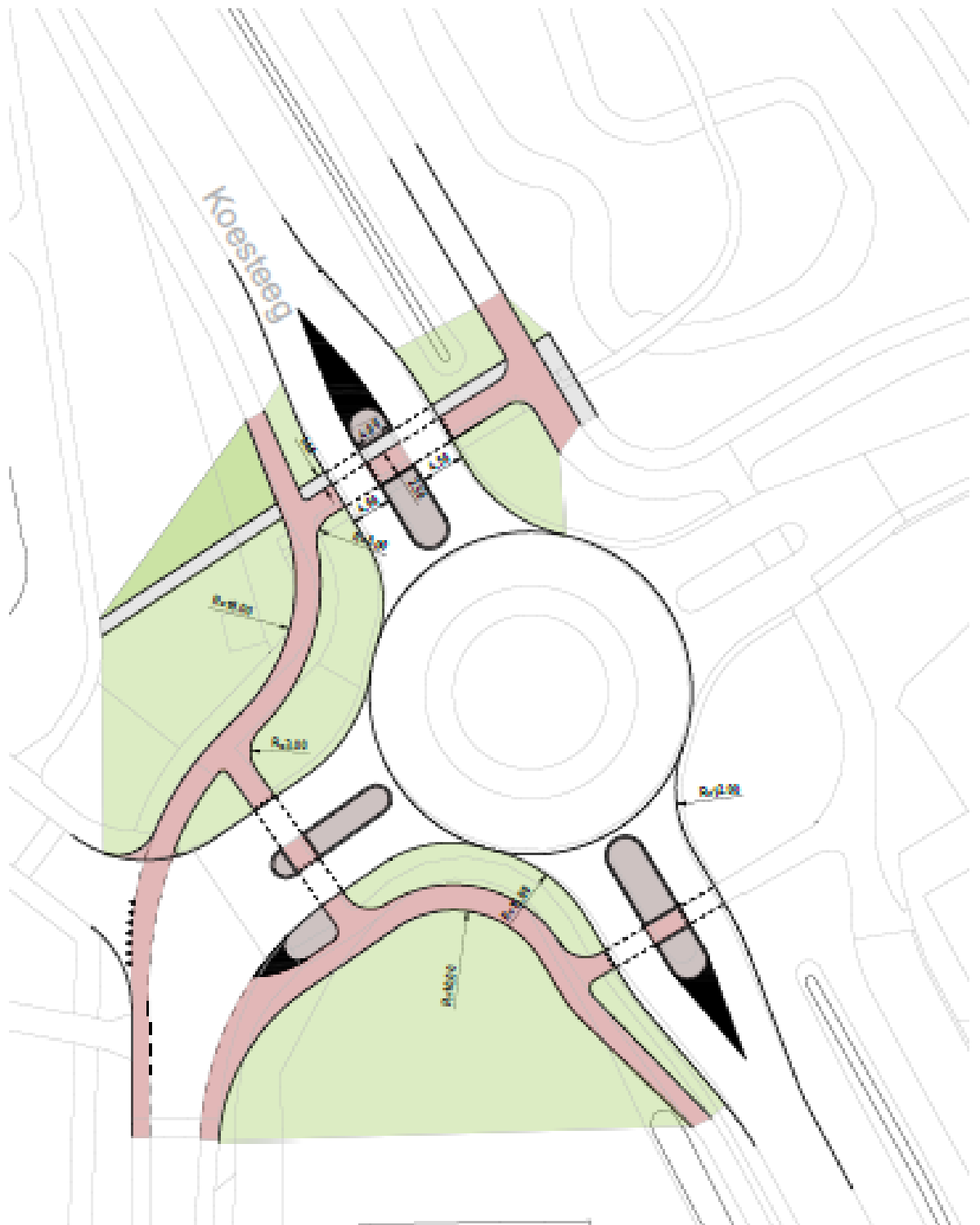
(dit is de oorspronkelijke variant uit de rapportage van BonoTraffic bv uit 2018)



Voorrang ongewijzigd, met chicanes

Vanuit de raad is een alternatief voor variant 1 benoemd: hierin ligt in het fietspad op de middengeleiders (op de doorgaande route) in een bocht om de snelheid te verlagen (naar voorbeeld in Almelo). Deze variant is na de uitwerking afgefallen vanwege de ruimtelijke consequenties, kosten en de afname van het comfort voor fietsers (ook wanneer er geen autoverkeer is).

Sobere versie van variant 1
Verbeteren huidige situatie, handhaven huidige voorrangregeling



TABEL: Vergelijking oorspronkelijke en de sobere variant 1

Oorspronkelijke variant 1	Sobere variant 1
Voorrangssituatie ongewijzigd	Voorrangssituatie ongewijzigd
Rijrichting van de fietsers rondom de rotonde blijft gelijk	Rijrichting van de fietsers rondom de rotonde blijft gelijk
De maten van de noordelijke en zuidelijke fietsoversteek zijn ruimer. Meer opstelruimte voor de fiets (was 3.00 diep en 2.00 m breed en wordt 4.00 diep bij 2.5 m breed)	De maten van de noordelijke en zuidelijke fietsoversteek zijn ruimer. Meer opstelruimte voor de fiets (was 3.00 diep en 2.00 m breed en wordt 4.00 diep bij 2.5 m breed)
Het fietspad rondom en de oversteeken zijn verbreed van 2,00 naar 2,50 meter en daarnaast ruimere boogstralen	<i>Alleen de fietspaden aan de zijde van de Wilhelminastraat en Thomas a Kempislaan zijn verbreed</i>
Door het verbreden van de middengeleiders op de Rondweg en Koesteeg schuiven de rijbanen naar buiten op om voldoende breedte te houden voor de toe- en afritten van de rotonde.	Door het verbreden van de middengeleiders op de Rondweg en Koesteeg schuiven de rijbanen naar buiten op om voldoende breedte te houden voor de toe- en afritten van de rotonde.
In het zuidwestelijke kwadrant is het fietspad verder van de rotonde af gelegd, zodat meer opstelruimte ontstaat en het zicht op tegemoetkomend verkeer verbetert	In het zuidwestelijke kwadrant is het fietspad verder van de rotonde af gelegd, zodat meer opstelruimte ontstaat en het zicht op tegemoetkomend verkeer verbetert
Het trottoir en de voetgangersoversteek zijn bij de noordelijke oversteek naar de buitenzijde verplaatst, zodat minder kruisende bewegingen en mogelijke conflicten plaatsvinden tussen voetgangers en fietsers	Het trottoir en de voetgangersoversteek zijn bij de noordelijke oversteek naar de buitenzijde verplaatst, voor minder kruisende bewegingen en conflicten tussen voetgangers en fietsers. <i>Het voetpad is verlegd en sluit aan op het wandelpad in het parkje en zo op de Wilhelminastraat en Thomas a Kempislaan. Een alternatief is het voetpad met het fietspad mee te laten lopen. Onderzocht wordt wat de beste optie is. Qua kosten is er nagenoeg geen verschil.</i>
De kruising Wilhelminastraat - Thomas á Kempislaan is verkleind. Fietsers komen middels een bypass (met rugdekking) vanaf de rotonde op de rijbaan en rijden verder via fietssuggestiestroken.	De kruising Wilhelminastraat - Thomas á Kempislaan is verkleind. Fietsers komen middels een bypass (met rugdekking) vanaf de rotonde op de rijbaan en rijden verder via fietssuggestiestroken.
Voor fietsverkeer vanuit de Wilhelminastraat (zuid) richting Thomas á Kempislaan is een (beschermd) opstelplaats gerealiseerd. Verkeer op de Wilhelminastraat heeft voorrang op de Thomas à Kempislaan.	<i>De (beschermd) opstelplaats verval</i> Verkeer op de Wilhelminastraat heeft voorrang op de Thomas à Kempislaan.
Voor fietsers die vanuit de richting Goldkampstraat komen en afslaan naar de Kampmansweg is een doorsteek opgenomen	<i>Deze doorsteek verval</i>
Om op drukke momenten makkelijker vanaf de Kampmansweg op het fietspad ter hoogte van de Wevermarke te komen is een doorsteek in het ontwerp opgenomen. Zo kunnen fietsers al eerder het vrijliggende fietspad op rijden.	<i>Deze doorsteek verval</i>
Gevolgen voor groenstructuur	Gevolgen voor groenstructuur
Afwijkingsprocedure bestemmingsplan nodig	Afwijkingsprocedure bestemmingsplan nodig
De kosten bedragen circa € 220.000	<i>De kosten bedragen circa € 150.000</i>

Vershil t.o.v. de huidige situatie

Huidige situatie	Sobere versie variant 1
De breedte van de fietspaden (eenrichting bedraagt overal circa 2,00 meter	Breedte wordt 2,50 m (fietspaden aan de westzijde van de rotonde)
De breedte van de fietspaden op de fietsoversteken (in één richting) is 2,00 meter.	Breedte wordt 2,50 m
De breedte van de middengeleiders op de rotonde is 3,00 meter	Breedte wordt 4,00 m
De lengte van de middengeleiders is 14,00 meter, korter dan in de richtlijnen wordt voorgeschreven	De geleider wordt met 1,00m verlengd
Er zijn boogstralen toegepast variërend van 1,00 tot 2,00 meter. Een boogstraal van 2,00 meter is wat krap maar niet ongebruikelijk. De straal van 1,00 meter is te krap, fietsers moeten dan afremmen tot een snelheid onder 10 km/u en de kans op valpartijen neemt toe.	Alle boogstralen worden 2.00 of hoger en er wordt rekening mee gehouden of fietsers naar de rotonde toe rijden of er van weggrijden (geldt voor de fietspaden aan de westzijde van de rotonde)
Opstelruimte bij oversteken Rondweg vanuit Wilhelminastraat is krap en fietsers blokkeren fietsers die weg langs Rondweg vervolgen	De opstelruimte wordt vergroot zodat fietsers elkaar niet meer belemmeren
Voetpad bij noordelijke oversteek over Koesteeg ligt aan binnenzijde van het fietspad, fietsers en voetgangers kruisen elkaar	Voetpad wordt aan de buitenzijde gelegd, in principe door het parkje. Wordt nader uitgewerkt

