

Geachte leden van de raadscommissie.

In aansluiting op de vorige sprekers willen wij ook onze zorgen delen betreffende de bouwplannen in Oosterdalfsen Noord. Graag vragen wij uw aandacht voor de verkeerssituatie en het naar onze mening onvolledig advies betreffende de ontsluiting via de Oosterdalfsersteeg.

Dit geldt voor de bouwperiode (met zwaar werkverkeer) en later woon-werk en recreatie verkeer.

Sinds de snelheidsbegrenzings op de Welsumerweg bemerken wij al een toename van (zwaar) landbouwverkeer en vrachtverkeer. Terwijl de aansluiting van de parallelweg van de Hessenweg op de Oosterdalfsersteeg hierop, volgens de provincie, niet berekend is, evenals de aansluiting op de Koesteeg. Wij voorzien met de nieuwe plannen dat het sluipverkeer toeneemt, door forse snelheidsovertredingen en niet overzichtelijke kruising komt de veiligheid van mede weggebruikers in gevaar.

We wijzen u op een paar punten uit het plan:

Uit document

Overzicht onderwerpen/aandachtspunten opiniërende raadscommissie 6 april 2021 inzake stedenbouwkundige scenario's Oosterdalfsen Noord:

Het totaal aantal verkeersbewegingen past binnen de capaciteit voor dergelijke wegen, **mits de vormgeving van de weg in overeenstemming is met de (nieuwe) functie** en het gebruik van deze weg, mede in combinatie met langzaam verkeer.

De situatie moet daarom nader onderzocht worden en er zullen **passende maatregelen getroffen moeten worden**. In de notitie wordt benoemd dat de Oosterdalfsersteeg voorzien is van verbreding met grasbeton stenen. Dit is slechts het geval op tussen de Gerner Es en het kruispunt met de Hoffmansteeg. De rest van de weg is niet verbreed en niet berekend op vrachtverkeer.

Uit het bijgevoegde verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersintensiteiten passen bij de beoogde functies van de betreffende wegen. Er worden geen grenswaarden overschreden die een functionele aanpassing van de wegen op basis van intensiteit vragen. Wel blijkt uit het verkeersonderzoek, dat de **vormgeving van de wegen in overeenstemming moet worden gebracht met de (nieuwe) functie en het gebruik van deze wegen**. Nader onderzoek is dan ook noodzakelijk.

Verder is in het stedenbouwkundig plan het zogenaamde **'STOP' principe** meegenomen (Stappen-Trappen-Openbaarvervoer-Privéauto, voor wat betreft prioriteit in deze volgorde). Voor de ontwikkeling Oosterdalfsen Noord betekent dit dat de voetganger en de fietser een belangrijke plaats innemen. Echter er zijn geen voetgangersvoorzieningen of fietspaden aanwezig in het gebied buiten de wijk.

Uit document

Ontwikkeling Oosterdalfsen Noord te Dalfsen Verkeersonderzoek 6 juli 2022

4.1 Verkeersbewegingen en routing in de plansituatie

Ten behoeve van de ontsluiting van het plangebied worden **geen nieuwe wegen** aangelegd.

4.3.1 Totaal aantal bewegingen per route

Oosterdalfsersteeg $600-680=1280$

Haersolteweg $550+660=1210$

In het advies staat 30km/u voor Oosterdalfsersteeg en Haersolteweg met vanaf het kruispunt van de Hoffmanssteeg 60km/u. Hierdoor ontstaat sluiproute naar Hessenweg via de parallelweg. De inrichting van de Oosterdalfsersteeg nodigt uit tot hard rijden omdat de weg recht en overzichtelijk lijkt en verkeer geen rekening houdt met wegen van rechts en het natuurgebied achter bungalowpark Gerner.

Maar letop:

Kruispunt Oosterdalfsersteeg-Hofmansteeg:

- Onderdeel van fietsknooppuntroute en wandelnetwerk
- Frequent gebruikt door scholieren
- Vanuit de omgeving, met name Gerner Es en Haersolteweg zijn er signalen dat men zich er onveilig voelt (subjectieve onveiligheid). Met geeft een hoge snelheid en te weinig ruimte als belangrijkste oorzaken aan.
- Recent tweede ongeval 1-6-2022

Algemeen:

- Helaas zijn wij, ondanks dat wij direct aanwonende zijn, niet betrokken bij het participatie traject.
- Er zijn zowel in 2020 als 2021 signalen afgegeven aan de gemeente betreffende de gevaarlijke verkeerssituatie. Daarnaast zijn VVN en de politie betrokken. Ook het advies dat VVN heeft afgegeven is niet uitgevoerd.

Zorg:

Onze zorg is dat veel meer gebruik gemaakt gaat worden van de sluiproute richting Hessenweg dan genoemd is. Men neemt eerder een route van 60km/u dan 30km/u om naar stoplichten Koesteeg-Hessenweg te komen. Nu zelfs niet meegenomen in de berekening en ook niet in het advies. In periode van onderzoek 1 ongeval en recent heeft er een 2^e ernstig ongeval plaatsgevonden (woensdag 1 juni).

Hierdoor kan er op een fietsknooppunt en wandelnetwerk geen sprake meer zijn van het 'STOP' principe.