



Vrienden van Dalfsen

Werkgroep Brug – Vechtdijk – Rondweg (BVR)

**een veilige centrale as**  
**Aanzet voor noodzakelijke aanpak**

Neem de  
knelpunten  
serieus

Laat je  
inspireren door  
de aangedragen  
oplossings-  
richtingen

Niets doen is  
geen optie

Maak integrale  
plannen

Realiseer  
fasegewijs

Waardeer  
participatie

# Inhoudsopgave

- Wat we willen bereiken met dit document?
- Dalfsen in de groei
- Het tracé BVR (Brug – Vechtdijk – Rondweg)
  - Bedoeling van het onderzoeks- en ontwerpproces
  - Afbakening
  - Proces
  - Knelpunten en prioritering
- Uitgangspunten
- Ontwikkelingen
- Knelpunten en oplossingsrichtingen
  - Top 3
  - Overige locaties
- Het vervolg

# Doelstelling

Dit document is bedoeld om met betrekking tot het cruciale tracé (N340 – rotonde station)

- Meningen en ideeën vanuit de samenleving te bundelen
  - Knelpunten, ontwikkelingen en oplossingsrichtingen
- Een positieve stimulans voor de gemeente Dalfsen en andere verantwoordelijke bestuursorganen om in actie te komen of ontwikkelingen te intensiveren
  - Op weg naar een totaalvisie en concrete verbeteringen

*Raadscommissie Dalfsen, 3 februari 2020*

**Doel:**

Kennis te nemen van:

1. Het feit dat het opstellen van de totaalvisie naar de verkeersontsluiting mee wordt genomen in het proces voor de uitbreiding van Oosterdalfsen;
2. De notitie "Rotonde Kampmansweg – uitwerking sobere versie van variant 1";
3. Het feit dat de keuze voor een definitieve maatregel voor rotonde Kampmansweg gemaakt wordt nadat de totaalvisie voor de verkeersontsluiting is opgesteld.

Tijdens de algemene beschouwingen in juni hebben fracties aangegeven eerst een totaalvisie te willen voor de verkeersontsluiting via Rondweg en Koesteeg en dat hierin de relatie gelegd wordt met de ontwikkeling van Oosterdalfsen en het onderliggend wegennet. (notitie sobere uitwerking 17 dec 2019)

# Dalfsen in de groei

Dalfsen met centrale as (Prinsenstraat, Wilhelminastraat)



<1800



1850

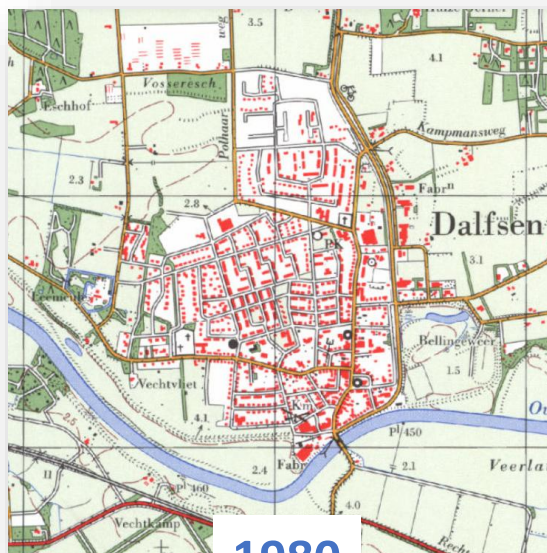


1900

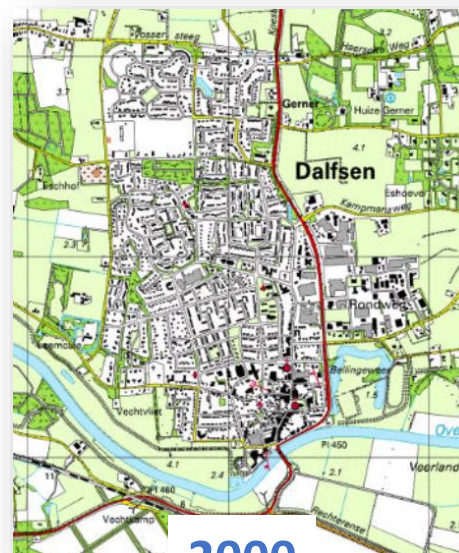
Dalfsen met Rondweg (Prinsenstraat, Wilhelminastraat)



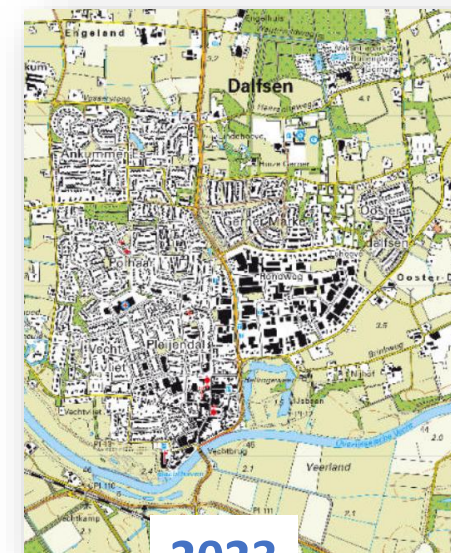
1964



1980



2000



2023

## Aanleidingen BVR

- Rondweg wordt steeds meer de centrale as van het dorp.
- Langdurig ervaren knelpunten (veiligheid, leefbaarheid) en verwachting van toenemende ernst in de toekomst.
- Stoppen van PBdD en daarmee met het project Rondweg.

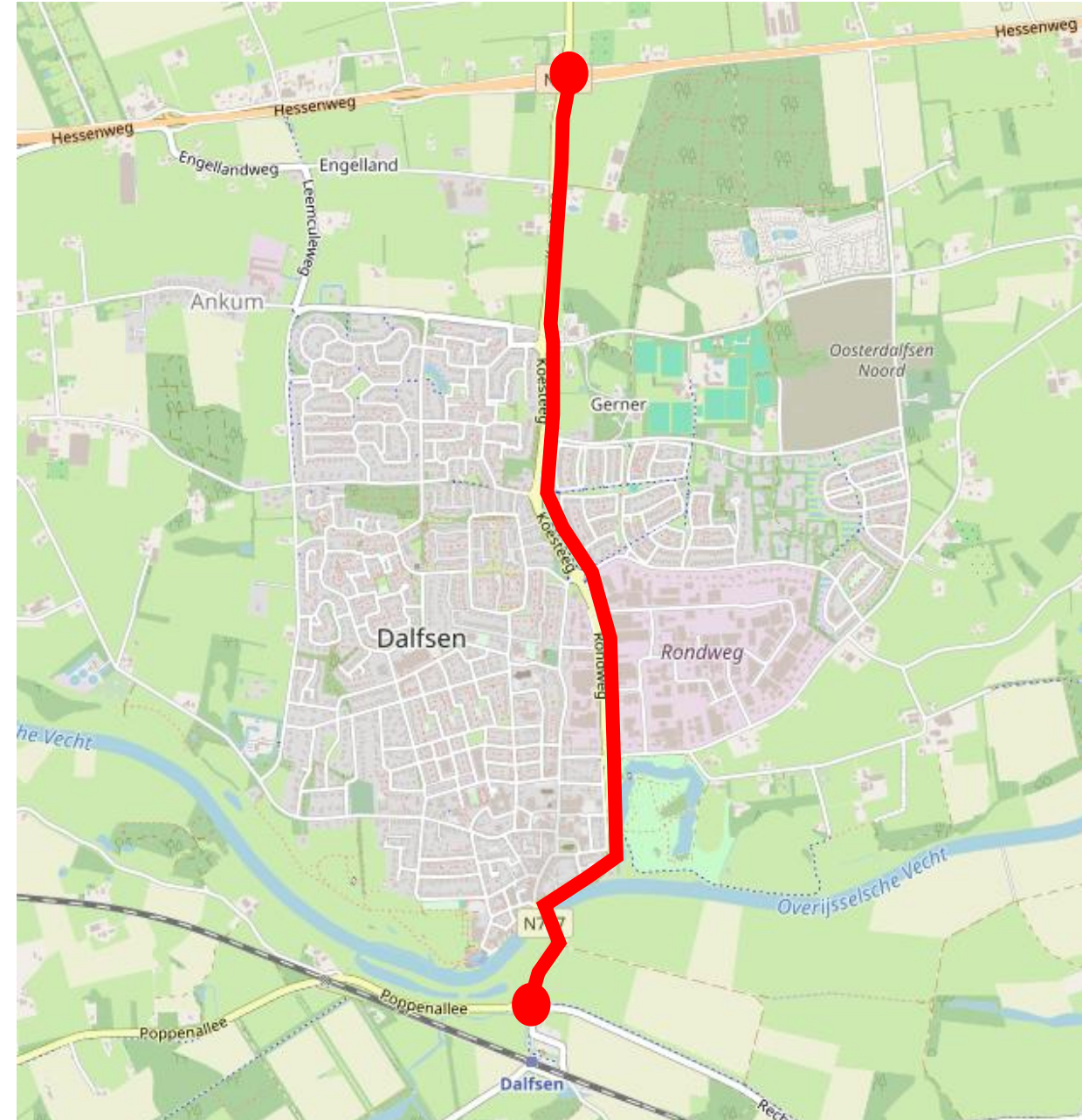
## Afbakening tracé en beschouwing

- Knooppunt met N340, Koesteege, Rondweg, Vechtdijk, brug, Poppenallee tot aan rotonde station.
- Geen beschouwing op een compleet ander tracé. Reden is dat het verreweg het grootste deel van het verkeer een lokale bestemming heeft.

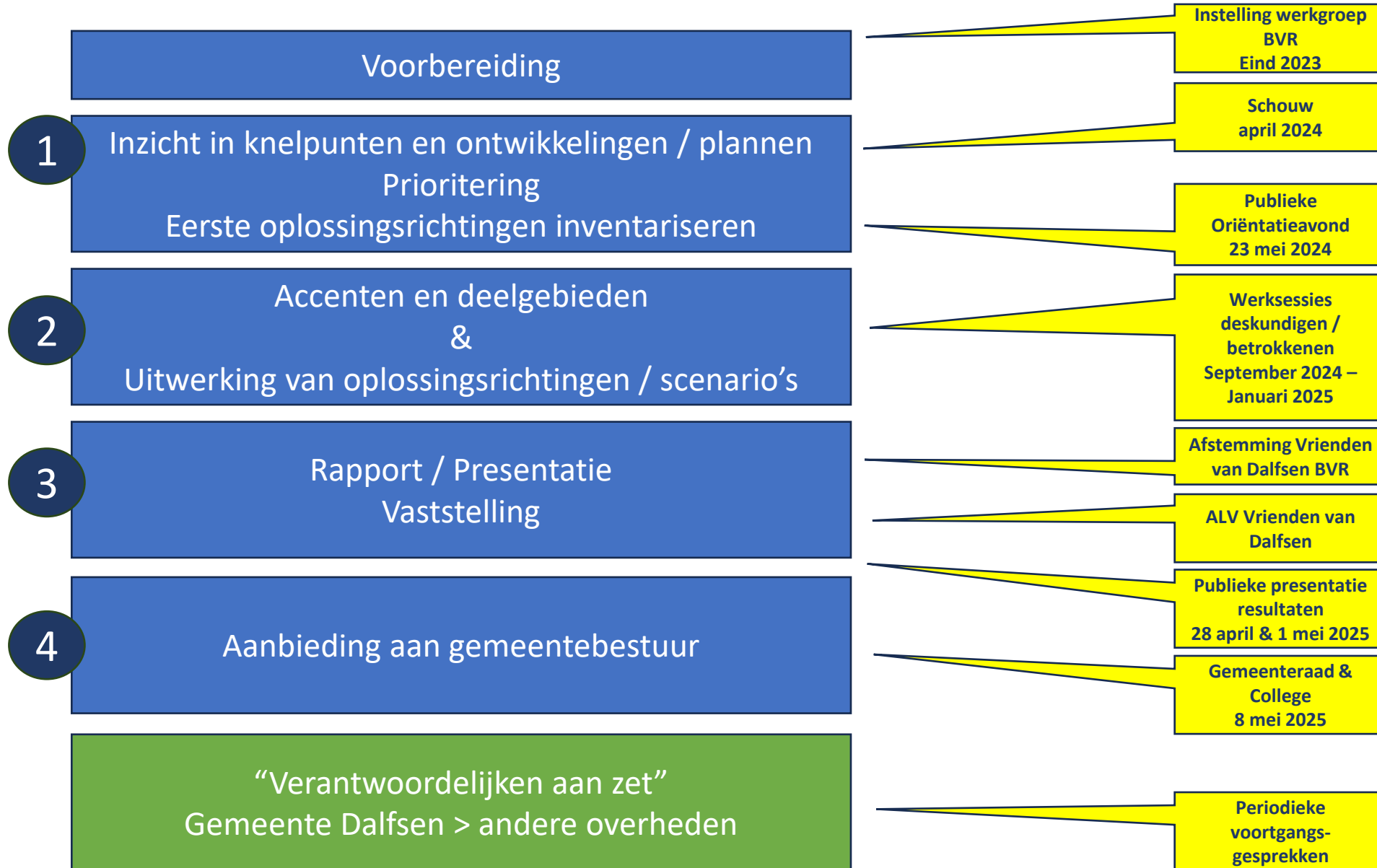
Zie "Memo onderzoek doorgaand verkeer Rondweg Dalfsen" over metingen september 2022.

## Doelen van de werkgroep BVR

- Maatschappelijk effect: Verbetering van veiligheid (feitelijk en gevoel) op genoemd tracé en verbetering leefbaarheid in het dorp. In het bijzonder voor fietsers.
- Hoe: We ontwikkelen een aantal oplossingsrichtingen / scenario's. Met inbreng en betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden ter inspiratie voor de gemeente en andere verantwoordelijken.
- Scenario's kunnen voor korte (enkele jaren) en / of lange termijn (10-20 jaar) worden ontwikkeld. Dat kan ook voor deelgebieden gelden.



# Fasering



*"Participatie door de inwoners. Laat je maar verrassen"*

*De werkgroep denkt graag mee*

1. Oversteek fietsers aan de noordkant van kruispunt N340: onoverzichtelijk en ongescheiden met autoverkeer van 4 kanten.
2. Oversteek fietsers zuidelijke parallelweg N340 x Koesteeg – verkeerlichten en invoegen van auto's van zuidelijke parallelweg N340 naar voorsorteervakken bij verkeerslichten (met name voor verkeer richting Zwolle).
3. Afslag Engellandweg; m.n. links afslaand verkeer vanuit Dalfsen en oprijdend verkeer richting N340.
4. Fietsenoversteek Haersolteweg – Koesteeg (noordkant): (te) korte opstelruimte vluchtheuvel en haakse bocht na de oversteek naar de Bontekamp
5. Afslag Gerner Es, met name links afslaand verkeer vanaf N340 en vanuit Gerner Es linksaf naar het dorp. Beperkte ruimte tussen Koesteeg en het parallelle fietspad.
6. Rond de rotonde Langkamp: voetgangers & fietsers die over fietspad Koesteeg (westkant) de Langkamp op willen vs. fiets- en autoverkeer vanaf de Langkamp. Onduidelijke en onlogische dubbele oversteek aan zuidkant van de rotonde. Onduidelijkheid voor doorgaand fietsverkeer op fietssnelweg.
7. Rtonde Kampmansweg - Wilhelminastraat: Lastige oversteek fietsers (in spits) op verbinding naar scholen en sportvelden; Onduidelijke situatie fietsoversteek vanaf Wilhelminastraat naar Kampmansweg (fietsers steken vaak aan linkerkant over).
8. Afslag linksaf naar industrieterrein vanaf noordkant en het weer oprijden van de rondweg (spits).
9. Hoge snelheidsdoorgang over rotonde vanaf Welsummerweg naar Welsummerstraat. Geldt mogelijk voor meer rotondes. Krappe oversteek vanaf Welsummerweg naar Welsummerstraat.
10. Oprijden van Rondweg (linksaf) vanaf parkeerplaats Franse Pad (straks Oostpoort).
11. Fiets- en wandelverbinding naar dorp vanaf de Bellingeweer; zowel vanaf Franse pad als vanaf Molendijk nabij bocht Rondweg.
12. Brug-Vechtdijk: Fietsoversteek vanaf station naar centrum dorp; verkeer vanaf Raadhuisstraat linksaf naar Rondweg en rechtsaf naar station (treinaansluiting); open brug situatie: autoverkeer dat naar centrum (Raadhuisstraat) wil; veiligheid terrassen VII Deugden; zomerse drukte bij ijssalon.
13. Fietsverkeer vanuit dorp naar Zuidelijke Vechtdijk (2 x oversteken).
14. Onderhoud ledlampen op rotondes.
15. Toenemende geluidsoverlast, luchtverontreiniging en fijnstof.
16. Hoge snelheid autoverkeer (in het algemeen; in het bijzonder m.b.t. pedelecs).

# Knelpunten (i)

Groot en klein



# Knelpunten (ii)

Groot en klein



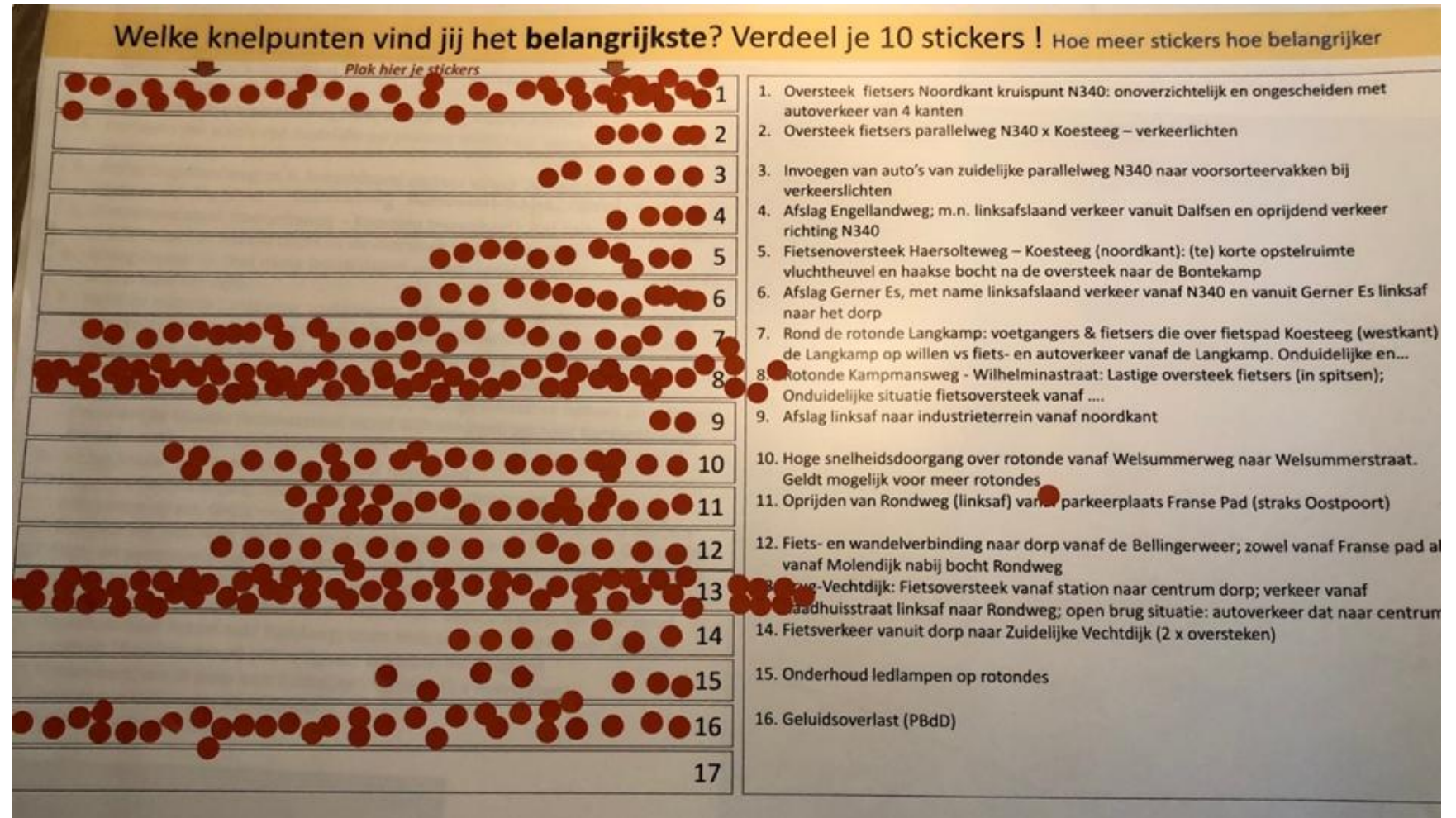
# Knelpunten geprioriteerd

De knelpunten “rotonde Kampmansweg-Wilhelminastraat” en “Brug-centrum” scoren duidelijk hoger dan de rest. De punten “Fietsversteek noordkant N340”, “Rotonde Langkamp” en “geluidsoverlast” worden ook serieus vaak genoemd. De werkgroep heeft gekozen om met name de drie hoogst scorende knelpunten verder uit te werken.

Tegelijk zijn er mogelijk quick wins te behalen op andere knelpunten. Of is er nog planvorming nodig de komende jaren. Ook dat wordt voor het vervolg meegenomen.

Oogst van de oriëntatieavond 23 mei 2024

NB! De nummering op de foto hiernaast is anders dan bij de opsomming van de uiteindelijke knelpunten.

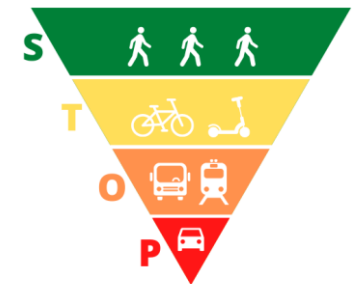


# Welke uitgangspunten nemen we mee bij de verdere ontwikkeling van oplossingen?

- De afstanden binnen en rond de kern Dalfsen zijn uitermate geschikt om primair met fiets of lopend te overbruggen. Hier zetten we op in.

- Dit past ook bij het beleid van de gemeente .... **STOP**.....

Het **STOP**-principe wordt gebruikt bij slimme inplanning van mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Privé vervoer gaat.

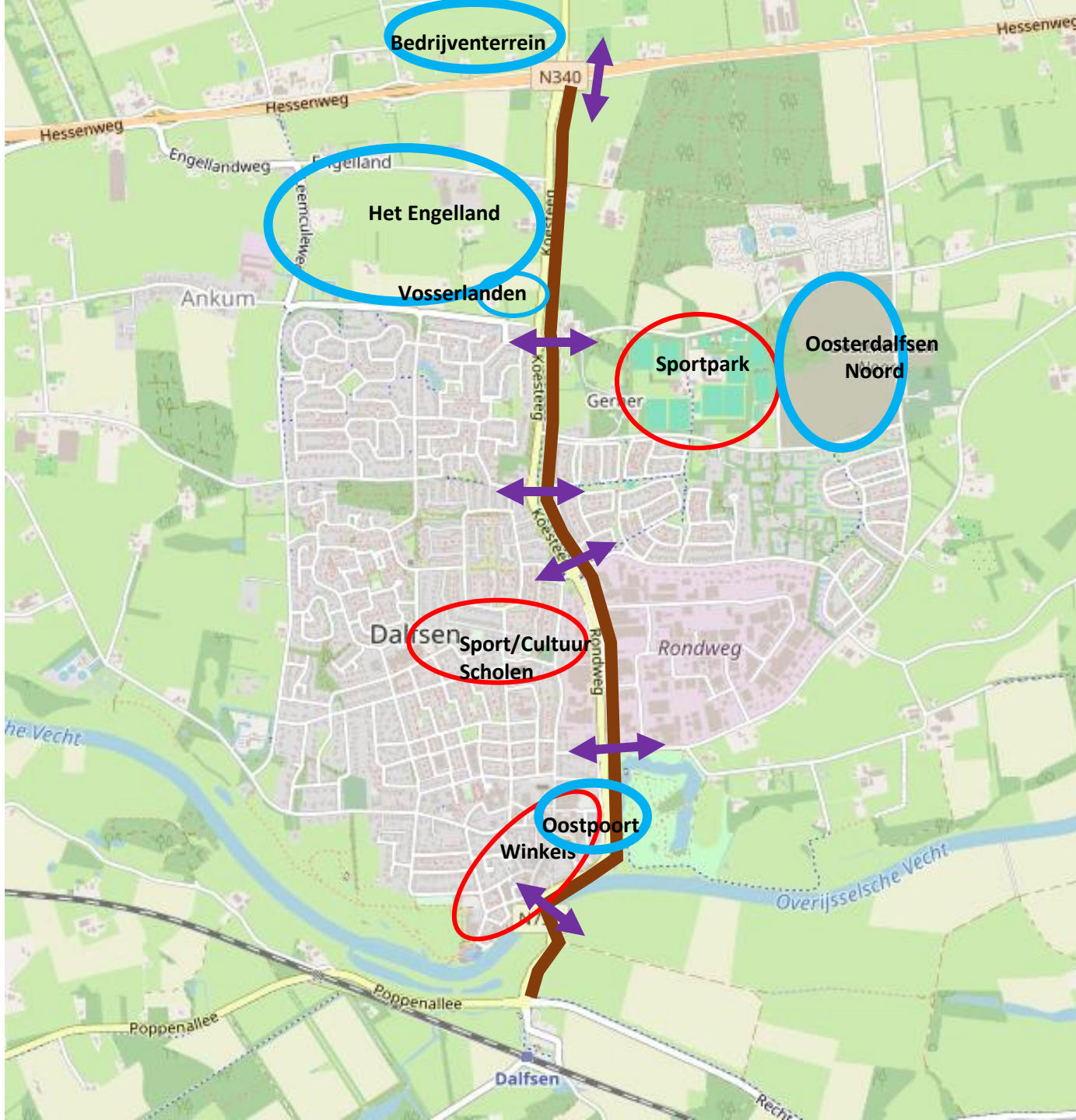


- Oplossingsrichtingen dragen vooral bij aan (het gevoel van) de veiligheid van met name de fietsers, aan de leefbaarheid in algemene zin en aan gemak voor fietsers en voetgangers in het bijzonder.
- Omdat verreweg het grootste deel van het gemotoriseerde verkeer lokaal verkeer is kunnen we concessies doen aan de snelheid / doorstroming van dit type verkeer.

# Ontwikkelingen

- Net zoals in de afgelopen decennia is het de verwachting dat ook de komende jaren de kern Dalfsen niet stil staat.
- Er zijn diverse ontwikkelingen bekend die in meer of mindere mate effecten hebben op de hiervoor benoemde knelpunten en meegenomen worden in het ontwerpen van oplossingen.
- We sluiten niet uit dat er nog nieuwe relevante ontwikkelingen zich aandienen, zoals in de periode 2024-2025 ook feitelijk plaatsvond.
- De belangrijkste ontwikkelingen die bekend zijn worden benoemd en vervolgens verder getypeerd.

# Ontwikkelingen



-  Bestaande voorzieningen
-  Belangrijke oversteken
-  Uitbreidingen / Ontwikkelingen

 Ringstad Zwolle

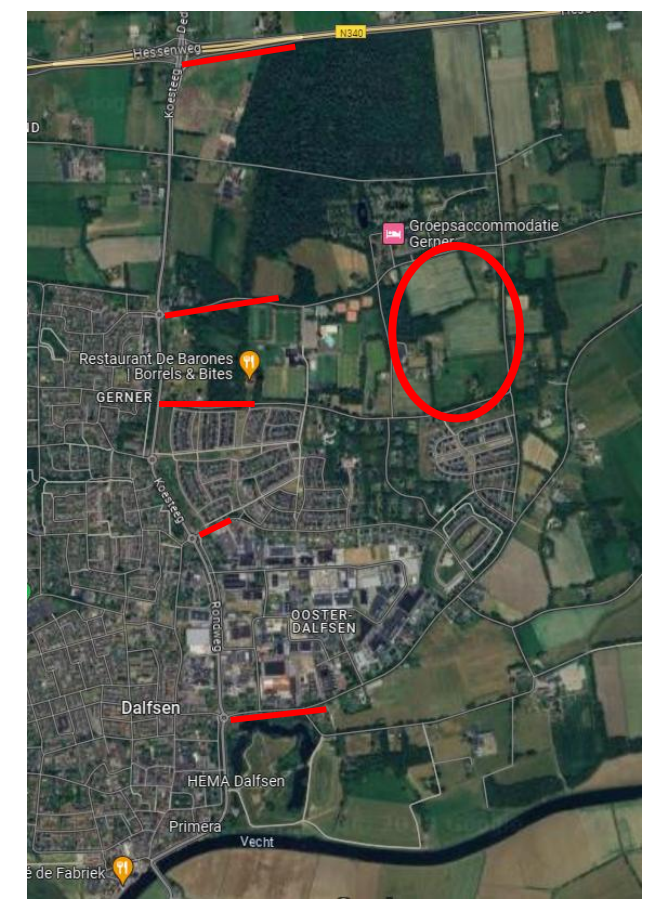
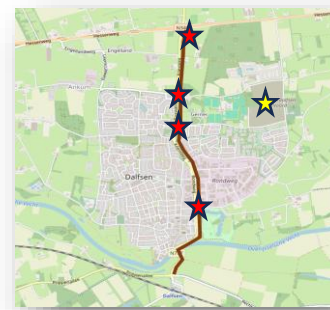
## Omschrijving ontwikkeling en relatie met BVR:

In de nieuwe woonwijk Oosterdalfsen Noord worden ca 350 woningen gerealiseerd in de periode 2025-2030. Dit heeft effecten op verkeersstromen.

- (1) Parallelweg Zuid N340: Er komt meer autoverkeer via de route Oosterdalfsersteeg – Parallelweg N340 naar de verkeerslichten om of naar Zwolle of Nieuwleusen te rijden. Zie ook KP-01-K en KP-02-K
- (2) Haersolteweg – Koesteeg: Er zal meer verkeer via deze route van en naar de Koesteeg komen
- (3) Gerner Es – Koesteeg: : idem
- (4) Welsummerweg – Rondweg: idem.  
Aanvullend zal met de ontwikkeling van de Welsummerweg meer fietsverkeer naar het dorp komen.

## Achtergrondinformatie:

Verkeersmaatregelen Oosterdalfsen Noord, Gemeente Dalfsen (Sweco), 2023  
(ontwerp) Bestemmingsplan Oosterdalfsen Noord, Gemeente Dalfsen, 2024



## Stedenbouwkundige opzet



## Omschrijving ontwikkeling en relatie met BVR:

Het Engelland is de toekomstige uitbreiding van de kern Dalfsen, na voltooiing van Oosterdalsen Noord. Er is hiervoor nog geen integraal verkeersplan opgesteld. Overigens wel zeer wenselijk, zo niet noodzakelijk dit 'te doen voordat er verdere invulling van dit gebied plaatsvindt.

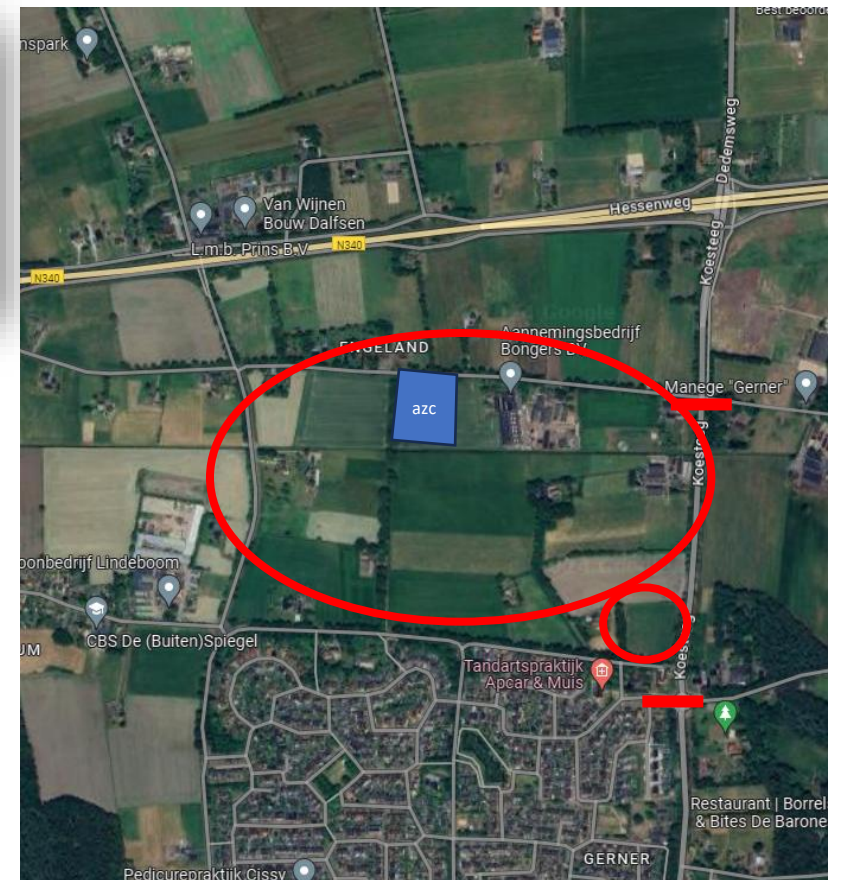
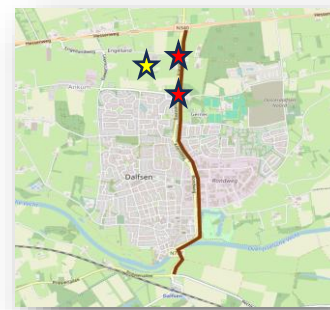
We voorzien met name intensiveringen bij de aansluitingen vanuit de Engellandweg en de Bontekamp op de Koesteeg. In eerste instantie autoverkeer, later ook fietsverkeer.

Toch zijn er op korte termijn al ontwikkelingen die om aandacht vragen in relatie tot het tracé.

- (1) Ontwikkeling Vosserlanden. Dit is een klein gebied aan zuid-oostkant van het gebied. Het separaat beschouwen van dit onderdeel kan een toekomstige integrale verkeersvisie en –plan voor het Engelland negatief beïnvloeden. De Vosserlanden heeft effecten op de rotonde Bontekamp – Koesteeg.
- (2) Ontwikkelen van AZC aan de Engellandweg. Dit zal op kortere termijn al een extra verkeersstroom betekenen richting de Koesteeg en Vossersteeg.

## Achtergrondinformatie:

[https://ris.dalfsen.nl/nieuws/gemeenteraad\\_kiest\\_dalfsen\\_noord\\_als\\_toekomstige\\_woonlocatie/](https://ris.dalfsen.nl/nieuws/gemeenteraad_kiest_dalfsen_noord_als_toekomstige_woonlocatie/)  
[ris.dalfsen.nl/Vergaderingen/Gemeenteraad/2025/03-februari/19:30/Wijzigingsbesluit-Het-Engelland/5-Wijzigingsbesluit-Het-Engelland-RVS-1.pdf](https://ris.dalfsen.nl/Vergaderingen/Gemeenteraad/2025/03-februari/19:30/Wijzigingsbesluit-Het-Engelland/5-Wijzigingsbesluit-Het-Engelland-RVS-1.pdf)



## Omschrijving ontwikkeling en relatie met BVR:

De Oostpoort is een onderdeel van de **centrumvisie** voor het dorp Dalfsen. Het betreft een relatief groot gebied waarin oude gebouwen (sporthal DTV, brouwerij, oude politiebureau, woningen) worden gesloopt en een nieuwe inrichting voor winkels, wonen, verblijven en parkeren is voorzien.

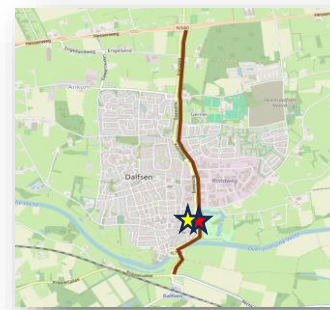
Voor BVR is er met name een relatie naar de verbinding van dit nieuw in te richten gebied met de Rondweg. De huidige situatie om de Rondweg op te komen wordt al als onprettig ervaren. In de nieuwe situatie is de verwachting dat nog meer verkeersbewegingen op dit punt gaan plaatsvinden.

Ook raakt dit de verbinding tussen het dorp en het park Bellingerweerd.

## Achtergrondinformatie:

<https://ris.dalfsen.nl/Raadsinformatie/12-1-Centrumvisie-Dorp-aan-de-Vecht-Ontwerp-structuurvisie.pdf>

Begroting 2024: "Voor nieuw te starten projecten in het kader van het Centrumplan zijn in 2023 voorbereidingskredieten aan uw raad voorgelegd. Onder andere het deelgebied Oostpoort is als project opgepakt."



## Centrumplan Dalfsen



## Omschrijving ontwikkeling en relatie met BVR:

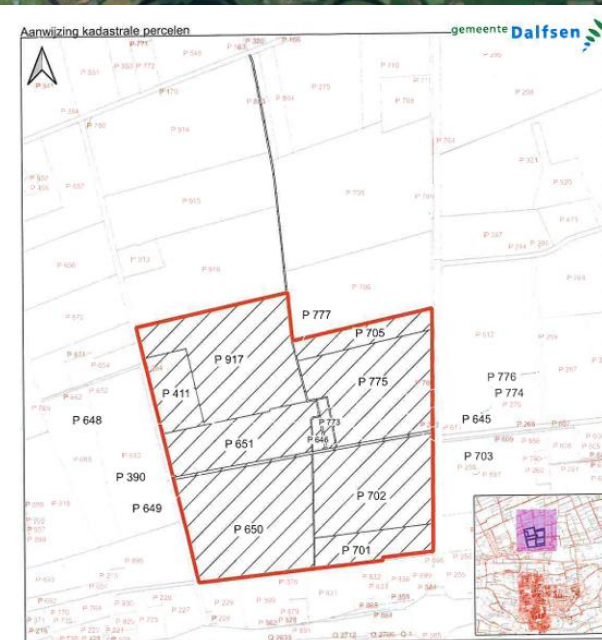
Het bedrijventerrein bij de kern Dalfsen is volledig vol. De afgelopen 10-15 jaren is vooral in de kernen Nieuwleusen en Lemelerveld uitbreiding geweest van bedrijventerreinen. Dalfsen heeft een pas op de plaats gemaakt.

Sinds enkele jaren ontstaat het idee om toch ook bij of rond de kern Dalfsen weer nieuwe economische activiteiten mogelijk te maken. Dit vroeg om onderzoek en aanwijzing van een nieuw gebied.

Het college heeft in juni 2024 de voorkeur uitgesproken voor een bedrijventerrein ten NW van het kruispunt Driessen. Inmiddels is de betreffende gronden het voorkeursrecht door de gemeente gevestigd.

## Achtergrondinformatie:

Instellen voorkeursrecht voor ontwikkeling nieuwe bedrijventerrein kern Dalfsen, 2024.



**Legenda**  
 - Kadastrale grenzen  
 - Aan te wijzen perceel  
 - Contour percelen voorkeursrecht  
 - P 650 Kadastrale sectie en nummer

Burgelijke gemeente: Dalfsen  
 Kadastrale gemeente: Dalfsen DSN01

Grondtekening behorend bij de voorkeursrechtbeschikking van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dalfsen van 9 juli 2024 tot vestiging van een voorkeursrecht op grond van artikel 5.1 lid 2 Omgevingswet.

0 100 200 300 m  
 Schaal 1:7000 (A4)  
 Datum 09-07-2024

Perceel DSN01 P 777 wordt gedeeltelijk aangewezen:  
 214003.389 505388.871, 213990.572 505440.562, 213973.081  
 505510.983, 213969.802 505524.214, 213967.3 505535.489, 213965.821  
 505544.819, 213964.228 505557.432, 213962.532 505573.551,  
 213955.134 505650.862, 213956.293 505398.525651, 54814006, 213968.014  
 505553.487, 213970.268 505537.77, 213970.639 505535.665, 213971.628  
 505530.326, 213973.438 505521.421, 213976.792 505507.255,  
 213962.248 505486.517, 214004.62 505397.125, 214005.794 505393.793,  
 214006.465 505392.483, 214008.829 505392.

De wissameheid  
 burgemeester,  
 R. Jager

De gemeentesecretaris/  
 alg. directeur,  
 H.J. van der Aouwe

## Omschrijving ontwikkeling en relatie met BVR:

De gemeente Zwolle heeft een verkenning uitgevoerd naar het gebied dat is aangeduid met de Ceintuurbaanzone. Toekomstige ontwikkelingen kunnen ook invloed hebben de gemeente Dalfsen. Nog concreter: de optie dat er een nieuwe verbinding komt vanaf Wijthmen naar Hessenpoort beïnvloedt mogelijk het tracé BVR.

Hierdoor kan op (lange) termijn minder doorgaand verkeer via Dalfsen verwacht worden.

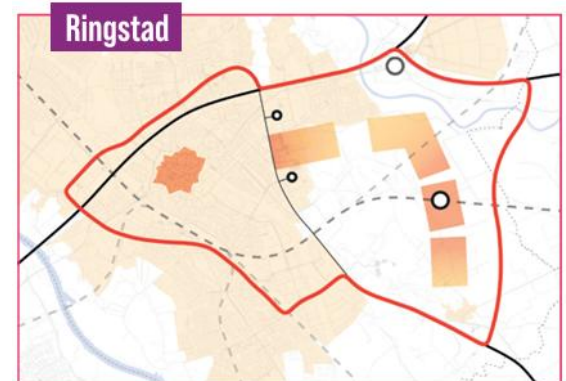
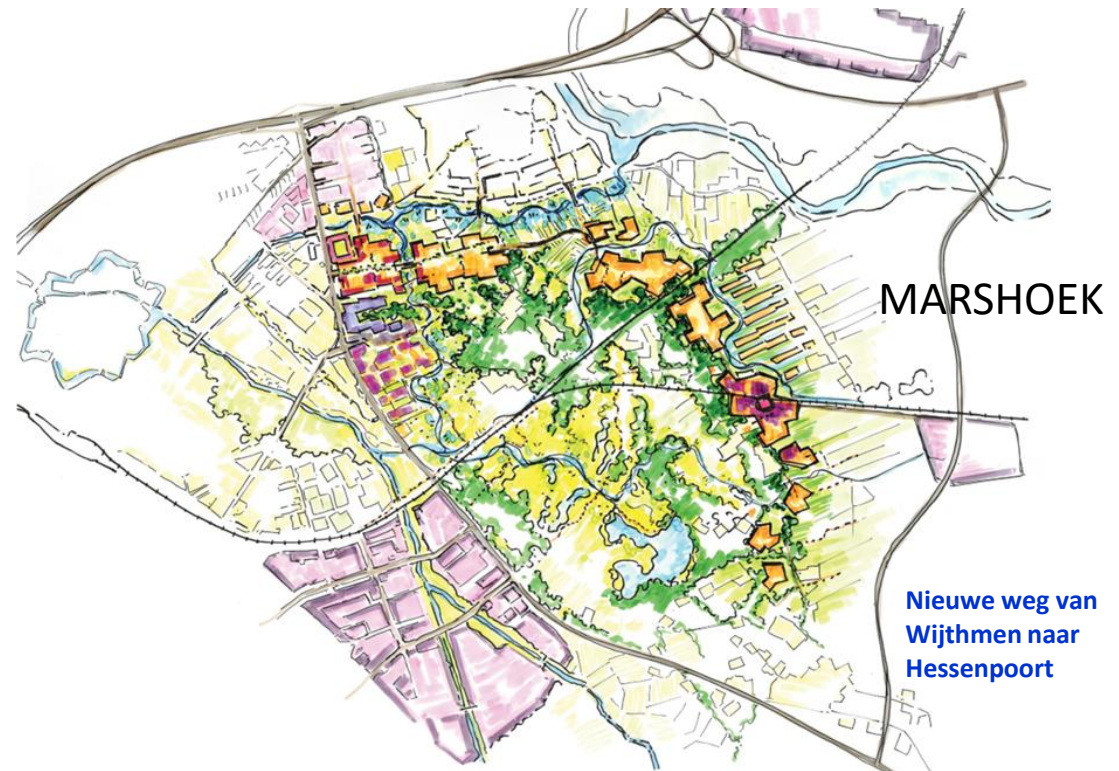
Vraagstelling gemeente Zwolle: "Op welke wijze kan de Ceintuurbaanzone als grootschalig hoogstedelijk ontwikkelgebied volwaardig onderdeel worden van de stad en het landschap, waarbij een kwalitatieve schaa sprong kan worden gemaakt waarin de vier hoofdpogaven van klimaatbestendigheid, mobiliteitstransitie, stedelijke economie en woonmilieu worden gecombineerd?"

Regio Zwolle: "Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. Warme harten in een klimaat adaptieve Delta!". Sturen op klimaatverandering, bereikbaarheid, economische groei en woningen,

## Achtergrondinformatie:

Gebiedsverkenning Ceintuurbaanzone Zwolle, november 2024

Warme harten in een klimaat adaptieve Delta, februari 2023

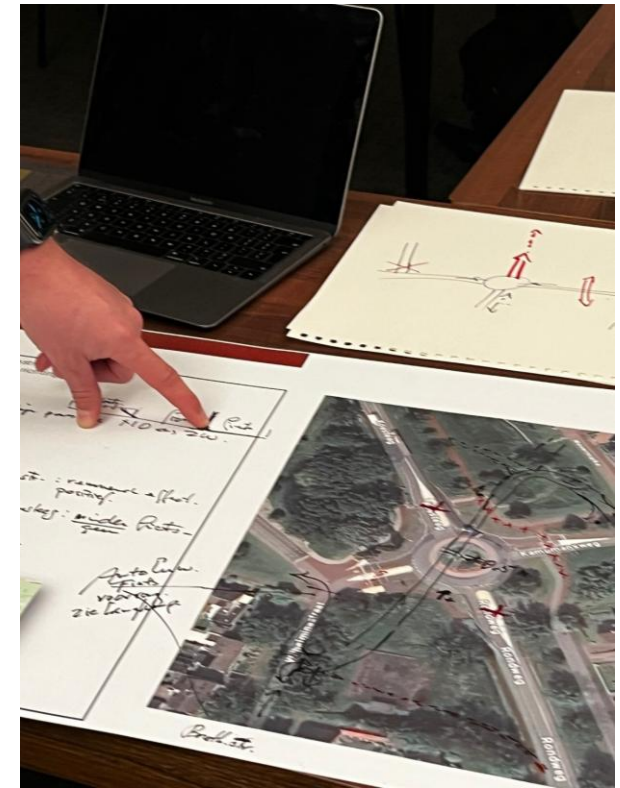
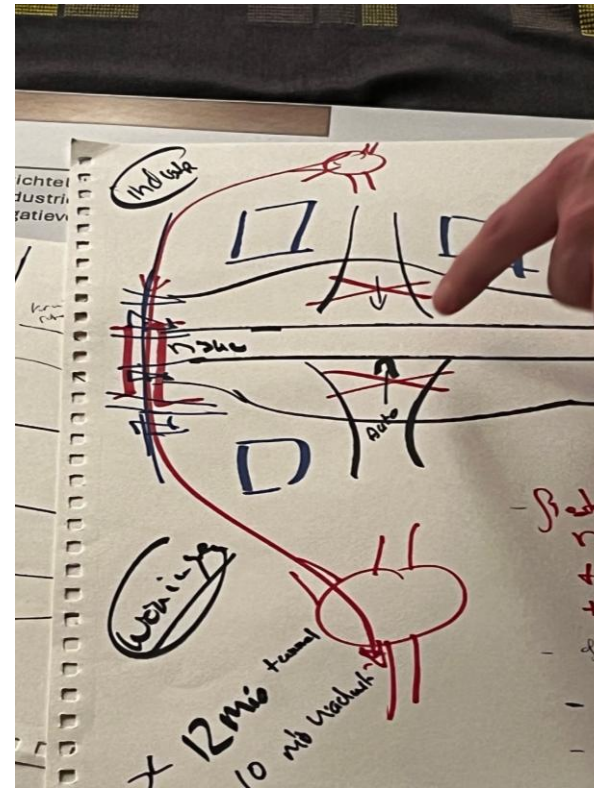
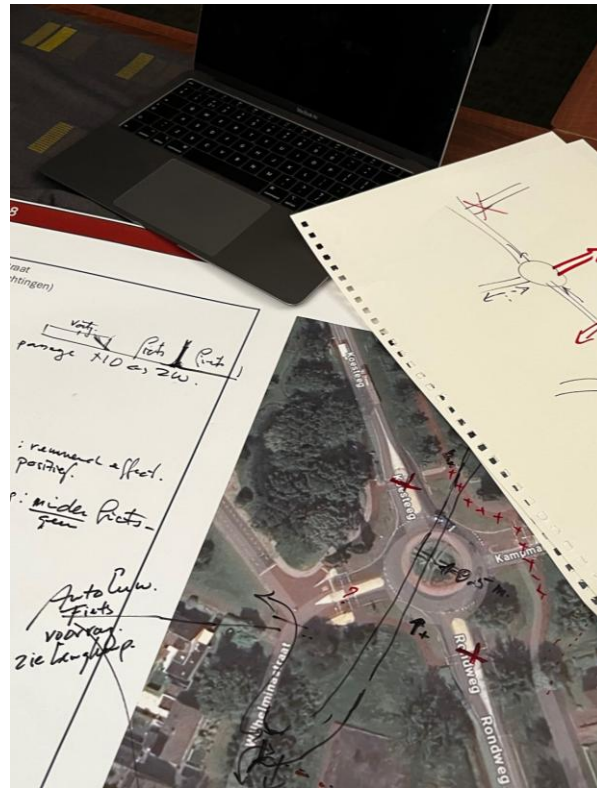
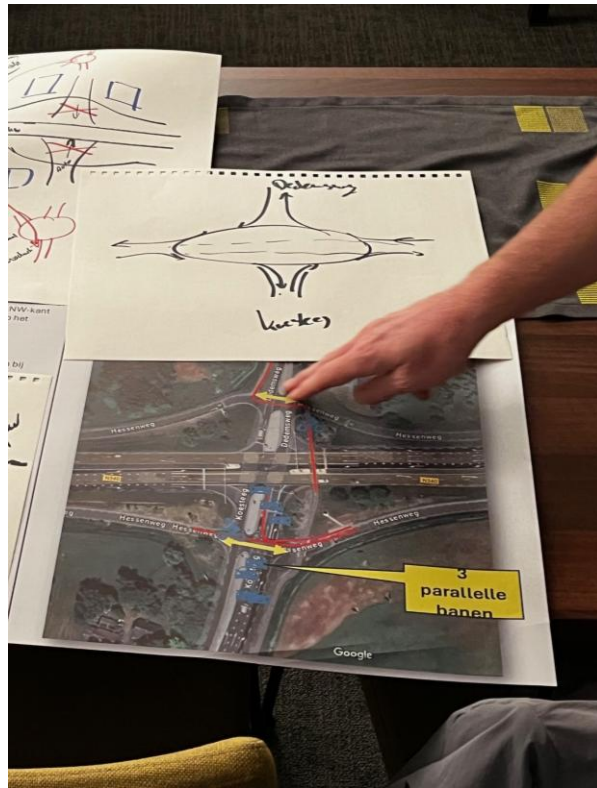


**VERSTEDELIJKINGSSTRATEGIE REGIO ZWOLLE**  
**WARME HARTEN IN EEN KLIMAAT ADAPTIEVE DELTA!**

# Nadere uitwerking van knelpunten en inspiraties voor oplossingsrichtingen

- Er is zelden sprake van een “green field” situatie. Inpassing van verbeteringen in bestaande situaties zijn daar dan ook niet altijd gemakkelijk
- Lokale kennis gebruiken
- Bij nieuwe ontwikkelingen direct inzetten op scheiden van verkeerstromen
- Combineer aanpakken voor verschillende knelpunten
- Geen gedetailleerd ontwerp, maar inspiraties. BVR is geen ingenieursbureau
- Er is helaas zelden sprake van een eenvoudige oplossing
- Laat je verrassen

# Creatieve participatie Ontwerpen en visualiseren



# Knelpunten en oplossingsrichtingen



(1) Knooppunt N340

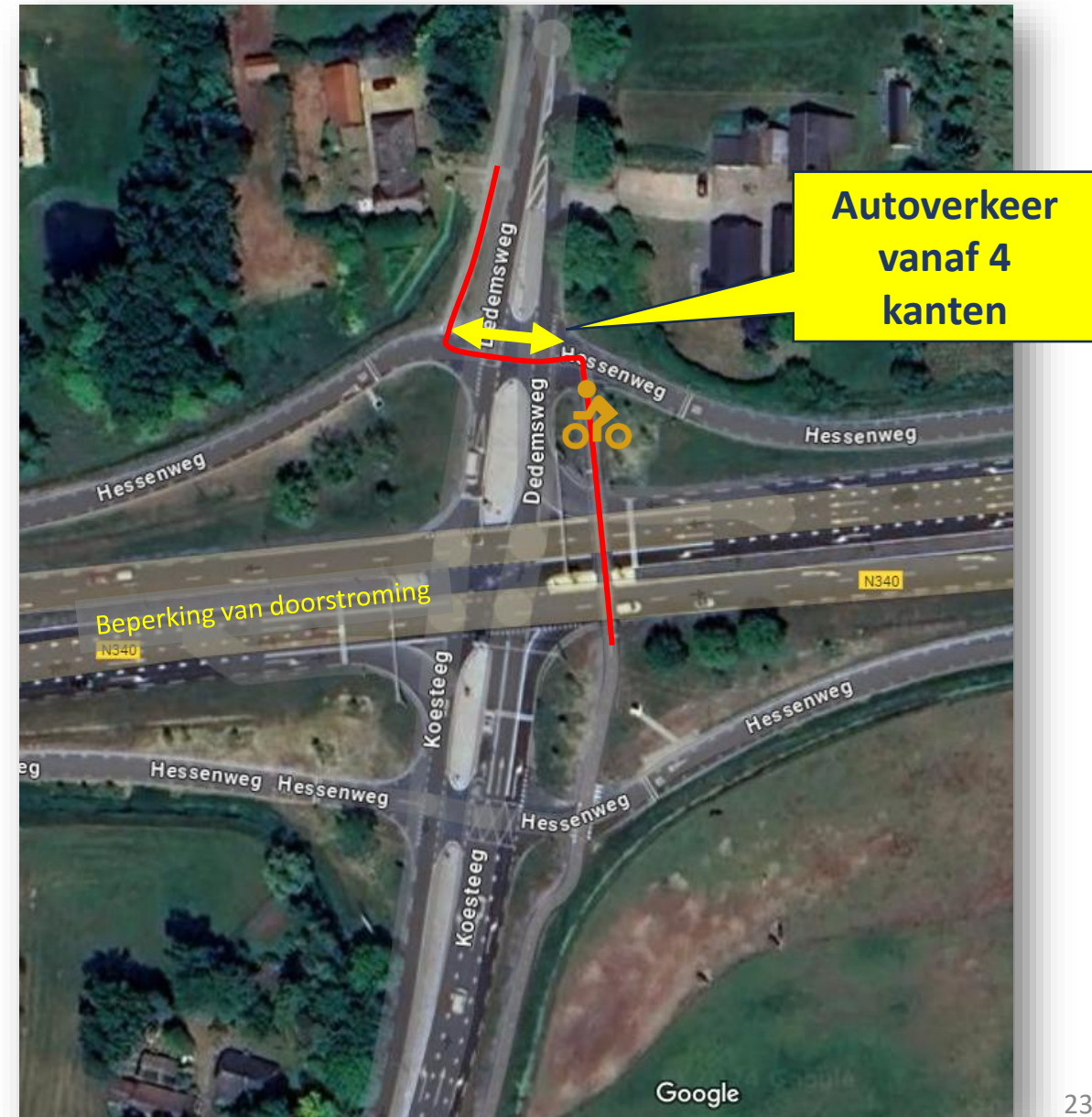
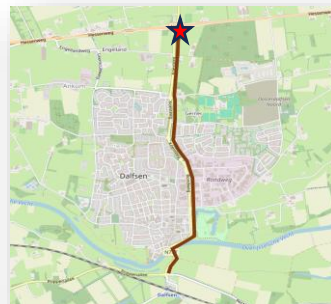
(7) Rotonde Wilhelminastraat –  
Kampmansweg

(12) Brugomgeving

1. Oversteek fietsers Noordkant kruispunt N340: deze is uiterst onoverzichtelijk, vooral voor fietsers. Er is geen scheiding van verkeersstromen en fietsers hebben te maken met autoverkeer van 4 kanten. Met name in de spits is dit een vervelende situatie. Juist ook de vernieuwde N340 komt er aanzienlijk meer verkeer van / naar Nieuwleusen via de Dedemsweg.
2. Door mogelijke komst van industrieterrein aan de noordwestkant van het knooppunt wordt intensiever fietsverkeer verwacht voor het oversteken van de N340 en dat heeft vervolgens weer negatieve effecten op het doorgaande verkeer op de N340. Zeker in de spits zal zich dit merkbaar kunnen worden.

Eventueel meenemen knelpunt 2:

1. Oversteek fietsers zuidelijke parallelweg N340 x Koesteeg bij verkeerslichten
2. Invoegen van auto's van zuidelijke parallelweg N340 naar voorsorteervakken bij verkeerslichten





Er zijn diverse alternatieven benoemd:

1. Een tunnel in plaats van de huidige oversteek en eventueel de oversteek naar de westzijde van de Dedemsweg verder naar het noorden leggen (dus los van de noordelijke parallelweg).
2. Een tunnel schuin onder het knooppunt door, waarbij de fietsers direct kunnen aansluiten op het westelijk van de Dedemsweg gelezen fietspad.
3. Een ongelijkvloerse kruising met op en afritten. Eventueel een rotonde boven de N340.
4. Een meer naar het westen gepositioneerde ongelijkvloerse oversteek voor fietsers.

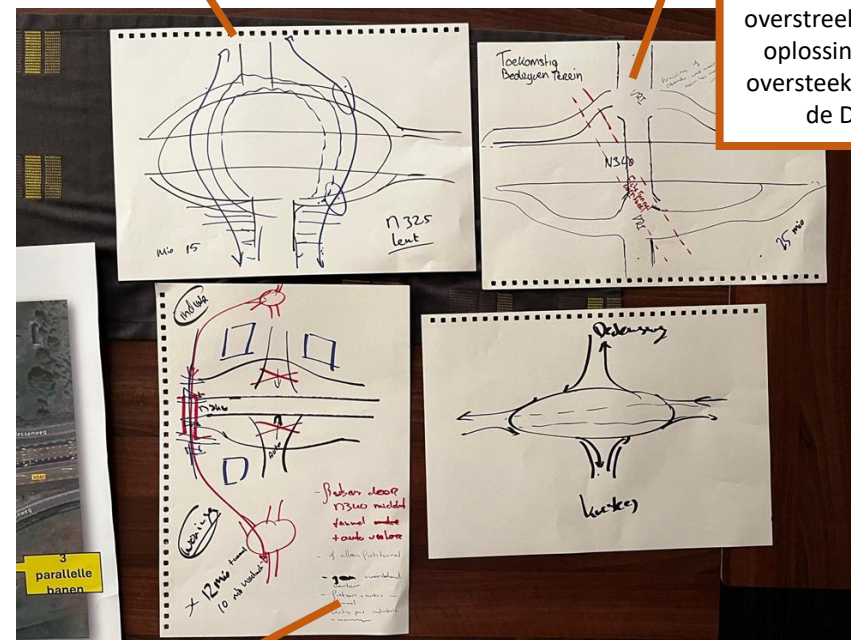
Bij dit laatste alternatief wordt geanticipeerd op de komst van zowel de nieuwe woonwijk Engelland als een nieuw bedrijventerrein. Hierna is dit idee verder uitgewerkt.

In alle ongelijkvloerse oplossingen treedt een belangrijk voordeel op voor het doorgaande verkeer op de N340. Er zijn dan bij dit kruispunt geen fietsoversteken meer op deze stroomweg, wat leidt tot betere doorstroming. Met name in de spits.

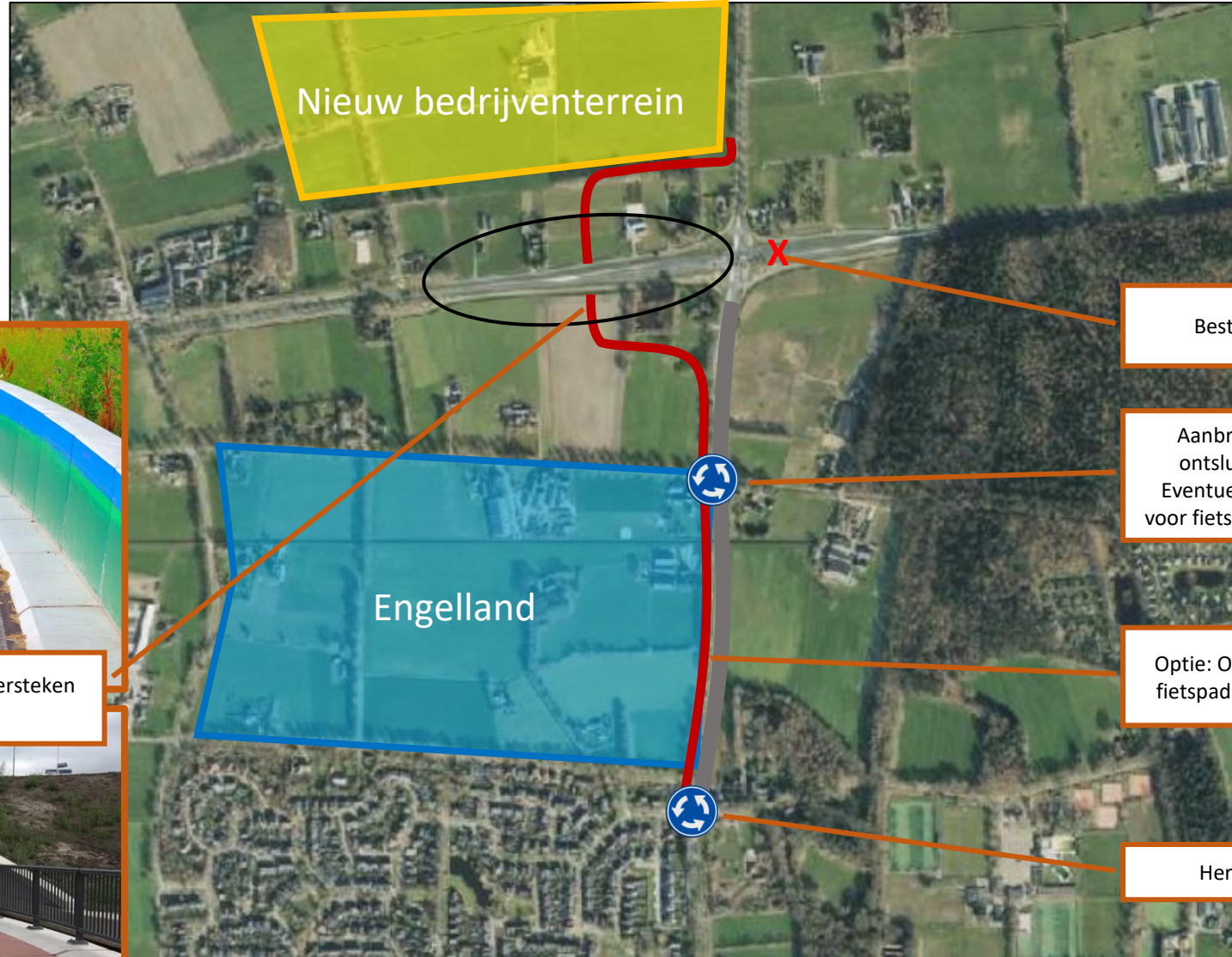
Vrije doorgang Oost-West.  
Ronde op hoger niveau  
voor alle aansluitingen  
vanuit Noord en Zuid,  
inclusief fietsverkeer

Tunnel schuin onder het  
kruispunt door. Betere  
aansluiting naar fietspad  
naar Nieuwleusen en  
voorbereid op evt  
bedrijventerrein in NW-  
hoek.

Alternatief is een tunnel  
recht door (plek huidige  
oversteek). Dan is nog een  
oplossing nodig voor de  
oversteek van fietsers over  
de Dedemsweg.



Zuidelijke rotonde tzt voor  
het Engelland.  
Een tunnel of een fietsbrug  
over westelijk deel van  
N340 naar nieuwe  
aansluiting ergens op de  
Dedemsweg.



Nieuw bedrijventerrein

Engelland

Bestaande oversteek verwijderen

Aanbrengen nieuwe rotonde voor de ontsluiting van de nieuwe woonwijk. Eventueel met ongelijkvloerse oversteek voor fietsers naar de nieuwe fietsverbinding

Optie: Omdraaien van rijbaan en fietspad, fietspad vormgeven al een "fiets snelweg"

Herinrichten bestaande rotonde



Fietstunnel onder N340 (voor het veilig oversteken van fietsers: noord-zuid)



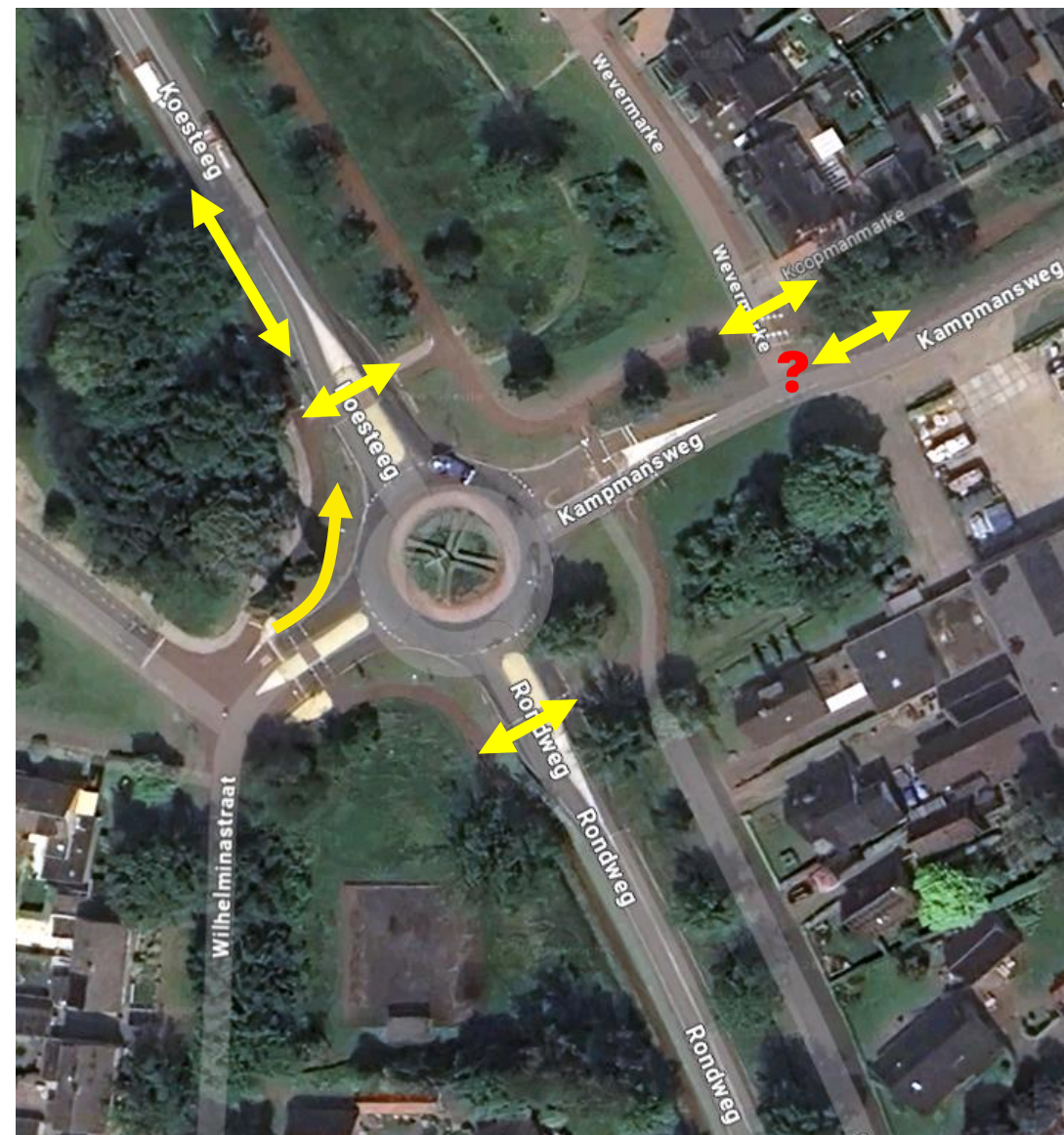
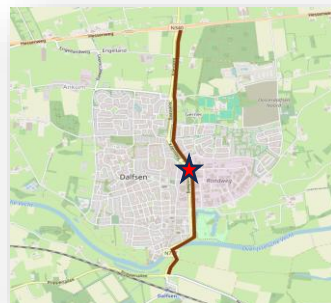
De rotonde Kampmansweg – Wilhelminastraat is één van de drukste oversteken van de rondweg. Hier wordt de doorsnijding van de kern door de Rondweg – Koesteg het meest zichtbaar.

Met de komst van Oosterdalfsen-Noord zal dit de komende jaren verder toenemen.

Rond en op deze rotonde zijn meerdere knelpunten benoemd.

1. Voor fietsers is de oversteek hier als een zeer lastig benoemd. Dit wordt met name in de spits ervaren en dan vooral als kinderen hier moeten oversteken. En dit gebeurt veelvuldig, omdat dit de route naar de scholen en de sportvelden / het zwembad is.
2. Er wordt veelvuldig “tegen de stroom in” gefietst en de noordelijke oversteek naar Gerner Marke genomen.
3. Een vergelijkbare “tegen de stroom in” vindt plaats doordat fietsers naar de Ankummer Es het westelijke fietspad nemen.
4. Er is een fietssuggestiestrook op de Kampmansweg, die ter hoogte van de Wevermarket abrupt ophoudt. Dit is onduidelijk voor fietsers. Verder lijken ook de voorrangsregels verschillend voor fietsers op de Kampmansweg en het naastgelegen fietspad.

Met de ontwikkeling van Oosterdalfsen Noord zal het fietsverkeer toenemen.





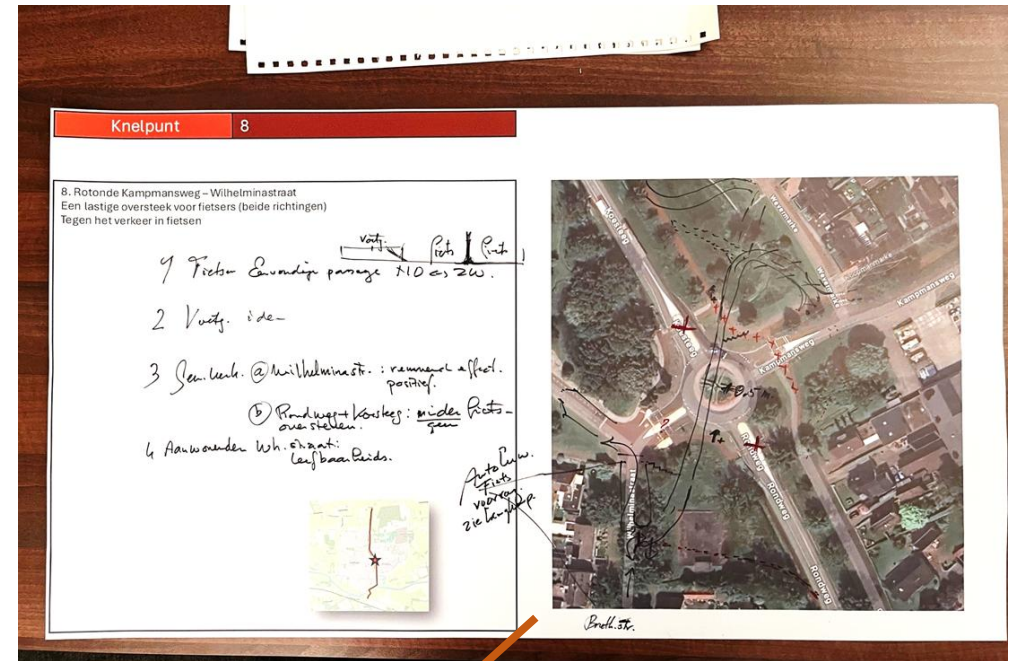
Zoals in het begin van dit document is aangegeven dient er nog een definitieve oplossing te komen voor deze rotonde. De aanpassing in 2019 was een sobere variant, die later op basis van een integrale benadering nog verbeterd zou worden.

De inbreng vanuit de inwoners wijst naar één oplossingsrichting : een **tunnel**.

Bij de nadere uitwerking zijn de volgende elementen benoemd:

1. Gelet op de ruimte en de situatie is een “diagonale” tunnel voor de hand liggend.
2. We veronderstellen enige ruimte op het perceel Wilhelminastraat 82. Hierop ligt momenteel ook al een deel van het fietspad.
3. Aansluitingen aan noord- en zuidkant verdienen zorgvuldig ontworpen aansluitingen.
4. De bestaande oversteken voor fietsers en voetgangers over de rondweg worden gesloten.
5. Om de tunnel qua lengte beperkt te houden dient de rotonde verhoogd te worden.
6. Overwogen kan worden om van de Wilhelminastraat tot aan de Brethouwerstraat als fietsstraat in te richten.
7. Verbeteren van de fietsroutes Kampmansweg door deze soepel te laten aansluiten op het fietspad.

Deze punten worden hierna gevisualiseerd.



Eerste schetsen van een diagonale tunnel.

Perceel DSN01 K 6008  
Wilhelminastraat 82





Bestaande oversteek  
verwijderen

Voetgangersstrook, en twee  
fietsstroken. Mogelijk zelfs  
gescheiden als dit de  
veiligheid dient.

Evt trapje voor voetgangers  
om ook daar de tunnel in te  
kunnen lopen.

Tunnel schuin onder de huidige  
rotonde door.  
Mogelijk in combi met ophoging  
van de rotonde (0,5 – 1 meter),  
voor een kortere helling voor  
fietsers.  
Aansluiting aan dorpskant bij de  
Wilhelminastraat.  
Dat deel van de Wilhelminastraat  
inrichten als fietsstraat (auto te  
gast).

Openlucht verbinding

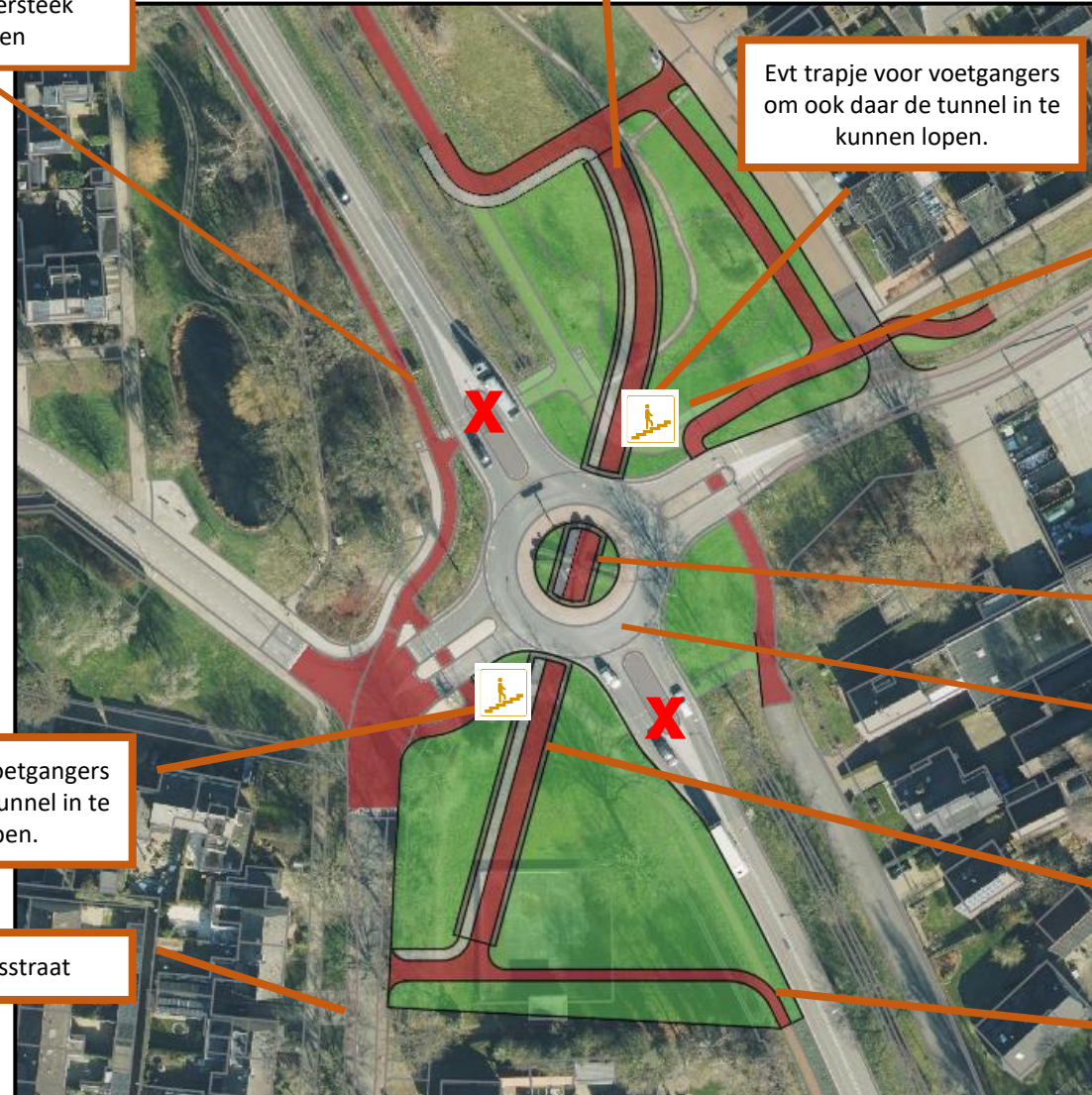
Rotonde verhogen om het dalen  
van de fiets te minimaliseren

Tunnel onder de grond zo recht  
mogelijk ikv veiligheid.

Evt verbinding naar fietspad  
Rondweg richting de brug.

Evt trapje voor voetgangers  
om ook daar de tunnel in te  
kunnen lopen.

Optie van fietsstraat

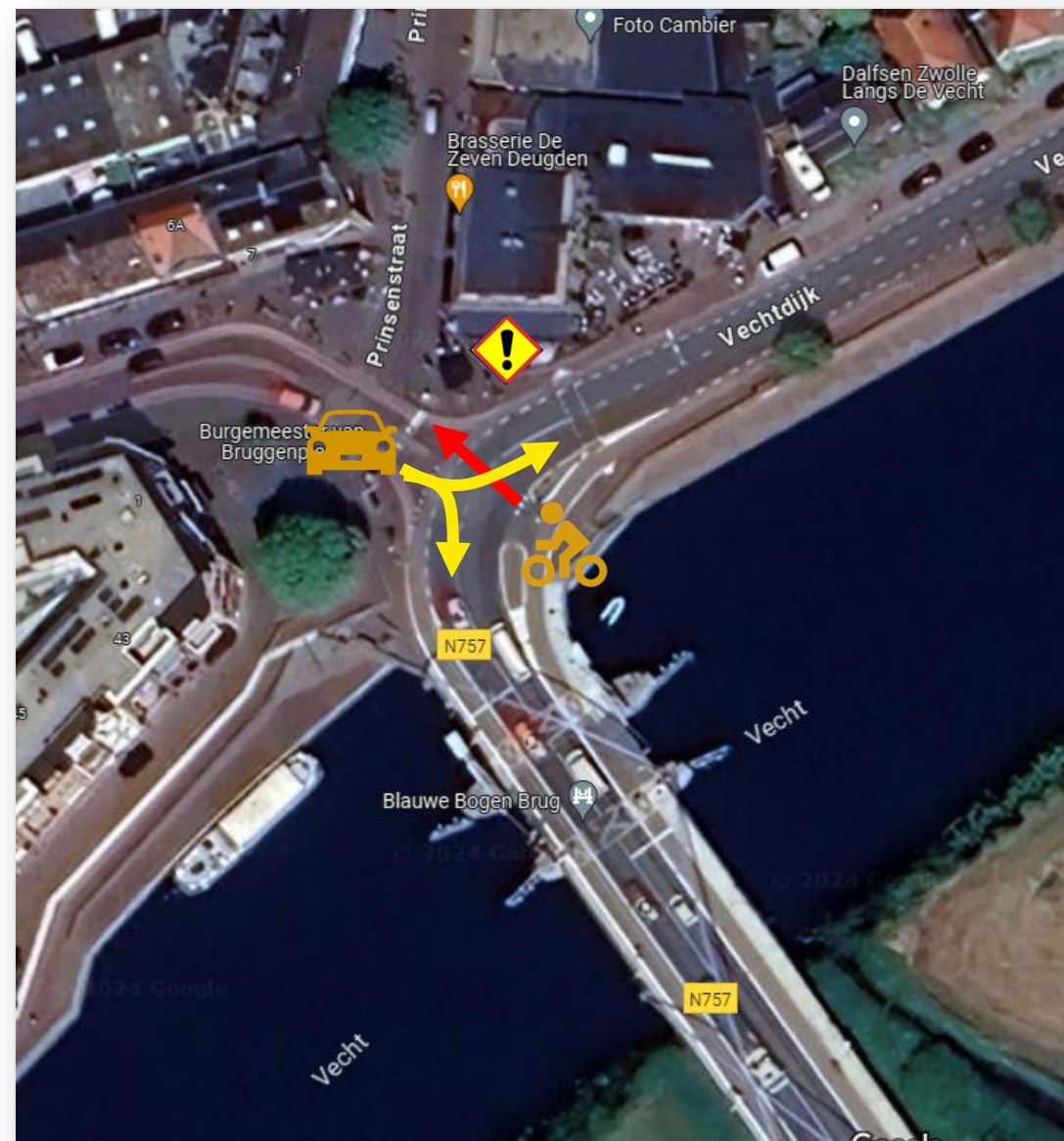
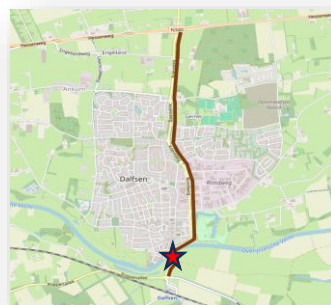


Deze locatie is verreweg de meest fietsonvriendelijke entree van Dalfsen (ooit het fietsvriendelijke dorp genoemd). Maar er zijn meer knelpunten.

De knelpunten op een rij:

1. De oversteek van fietsers vanaf de brug het dorp in is extreem onoverzichtelijk. Autoverkeer komt van drie kanten, waarbij het achteropkomende verkeer vrijwel "onzichtbaar" is. Maar ook zijn de voorrangregels voor overstekende fietsers t.o.v linksafslaand verkeer vanuit de Raadhuisstraat niet duidelijk.
2. In combinatie met punt 1 is het voor linksafslaand autoverkeer lastig om (in de spits) de Vechtdijk op te rijden. Hierdoor stopt het verkeer in de Raadhuisstraat.
3. Als gevolg van punt 2 staan ook fietsers in de Raadhuisstraat te wachten om rechtsaf te kunnen de brug over. Of ze rijden dan maar over de stoep.
4. Het terras van de VII Deugden ligt op een gevaarlijke plek t.o.v. over de brug komend verkeer. Een groot deel van dit verkeer (ook vrachtwagens en agrarische voertuigen) maakt hier een scherpe bocht naar rechts. Bij enig incident is het terras uitermate kwetsbaar.

Duidelijk is dat we hier een serie knelpunten hebben op een compacte ruimte.



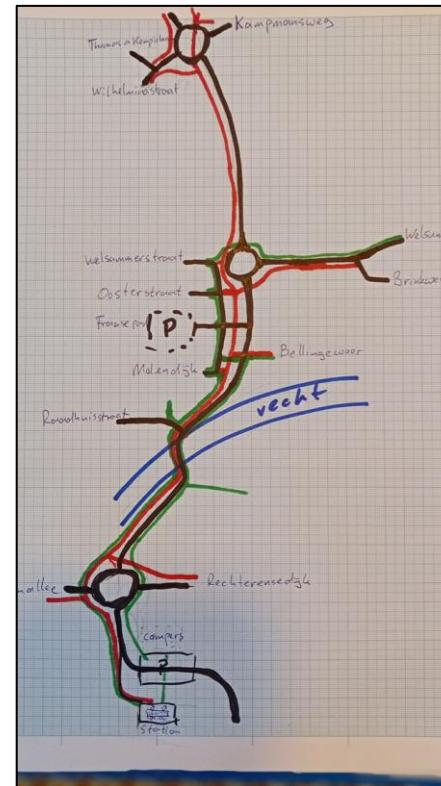
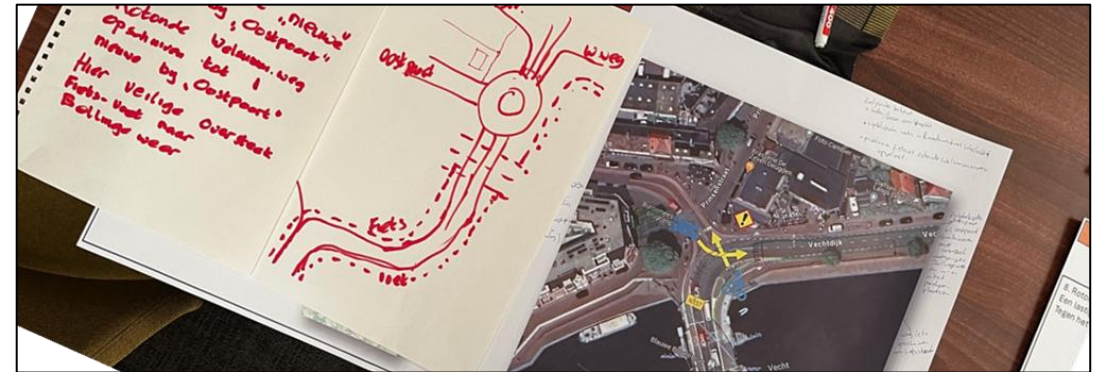
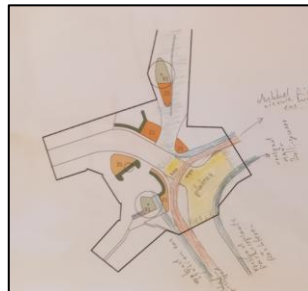


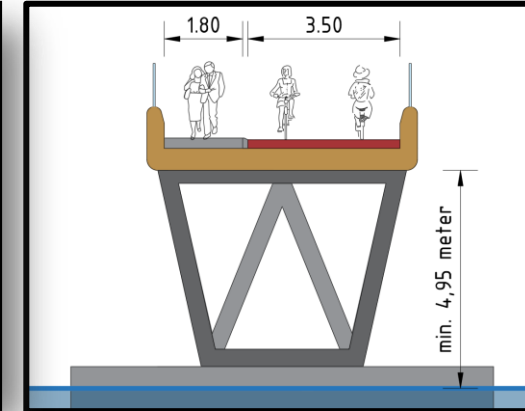
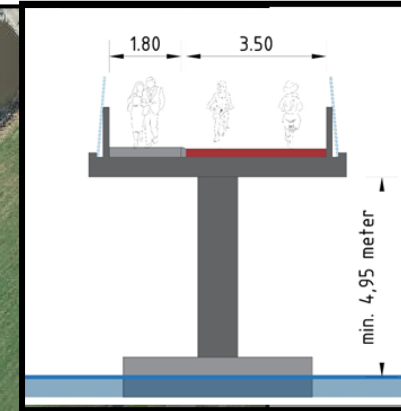
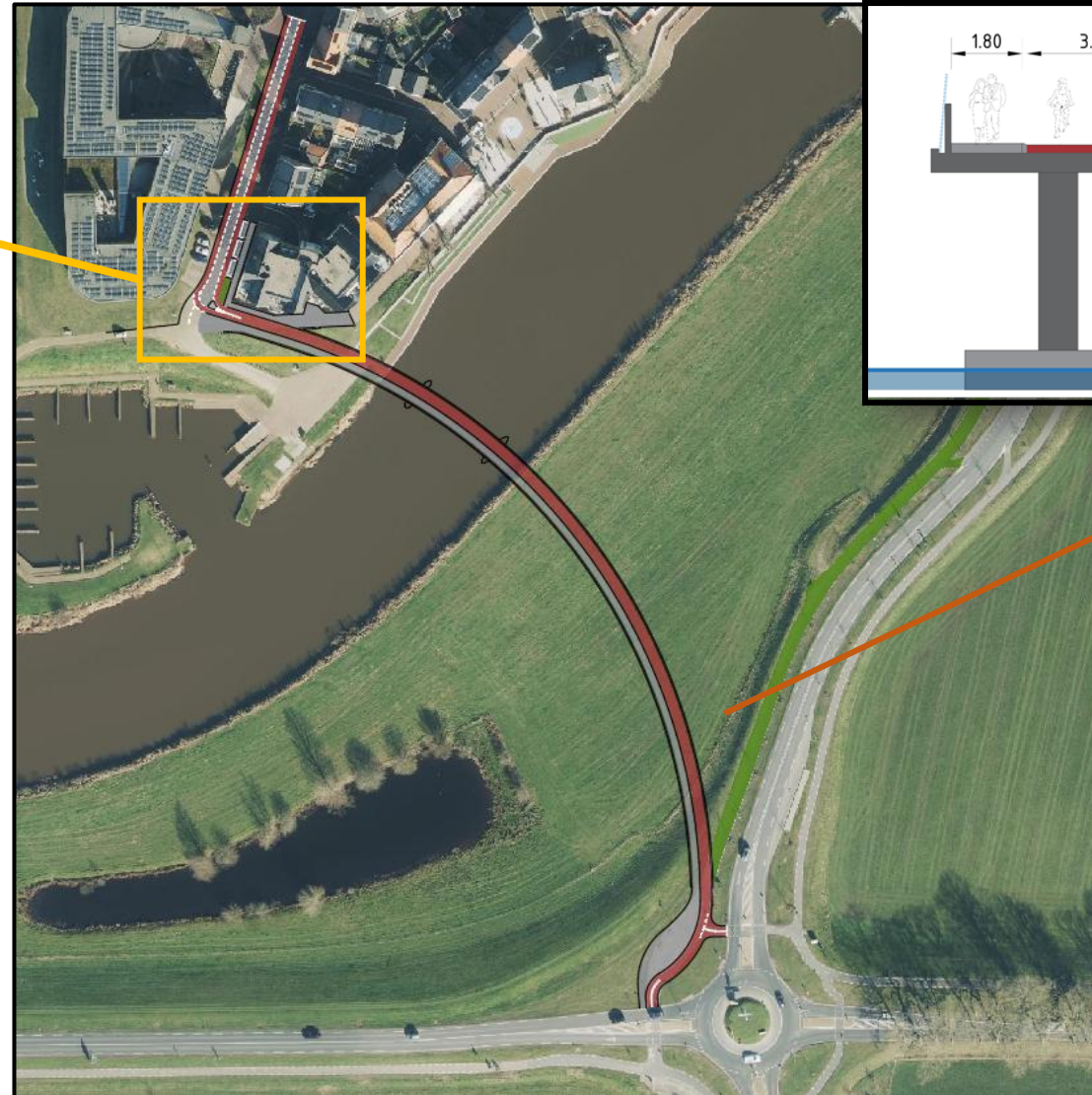
Vanuit de participatie zijn er vele oplossingsrichtingen aangedragen. Van eenvoudig tot gedurfd.

1. Verkeerslichten voor reguleren fietsoversteek en oprijden autoverkeer vanuit de Raadhuisstraat. Dit zou beperkt kunnen worden tot drukke momenten.
2. Een (overrijdbare) minirotonde. Dit lost weliswaar het knelpunt voor autoverkeer uit de Raadhuisstraat op, maar niet zozeer de fietsoversteek.
3. Het verleggen van de brug naar de bocht in de Vechtdijk en daar ter plaatse een rotonde naar zowel de Vechtdijk als de Rondweg. Het fietsverkeer kan dan prima over de bestaande (al dan niet aangepaste brug). Dit lost de knelpunten op. Ook een tunnel is genoemd, maar dat lijkt "een spa te diep".
4. Het aanleggen van een fiets- en wandelbrug te westen van de huidige brug.
5. Vanuit de Raadhuisstraat het autoverkeer alleen rechtsaf laten slaan.
6. Het aan de westzijde van de huidige brug een verbreding (aan de brug) voor fietsers of voetgangers.
7. Laat de stoep ter hoogte van de VII Deugden ook echt een stoep zijn en geen terras.

Hierna is een uitwerking van een nieuwe fiets- en wandelbrug uitgewerkt. Deze kan (later eventueel) in combinatie met oplossingsrichting 3 (een nieuwe brug) een belangrijke functie gaan vervullen.

Mede naar aanleiding van deze locatie zijn door inwoners ook bredere beschouwingen en oplossingen aangedragen voor het fietsen langs het gehele tracé. Gelet op de complexiteit van dit soort oplossingen laten we dit nu buiten beschouwing.

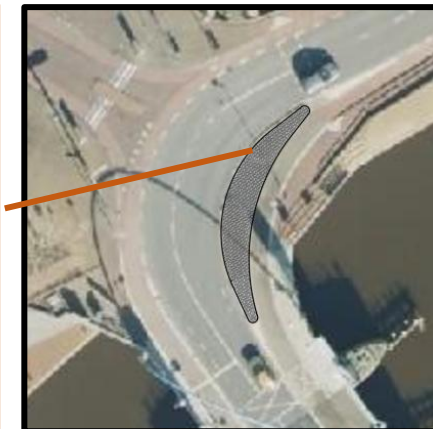


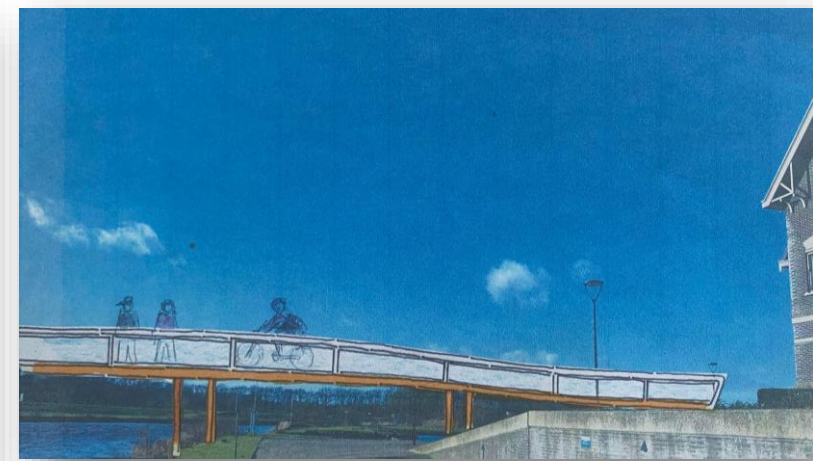


Een  
panoramische  
boogbrug

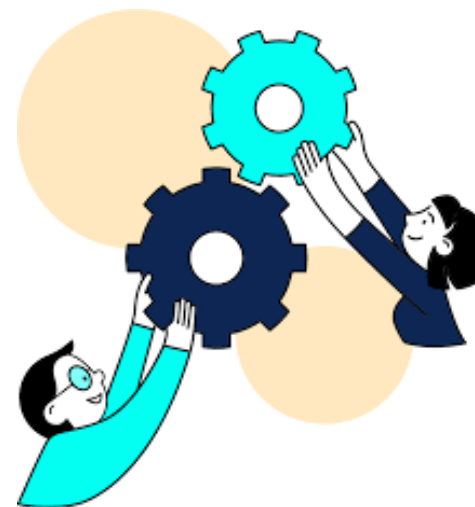
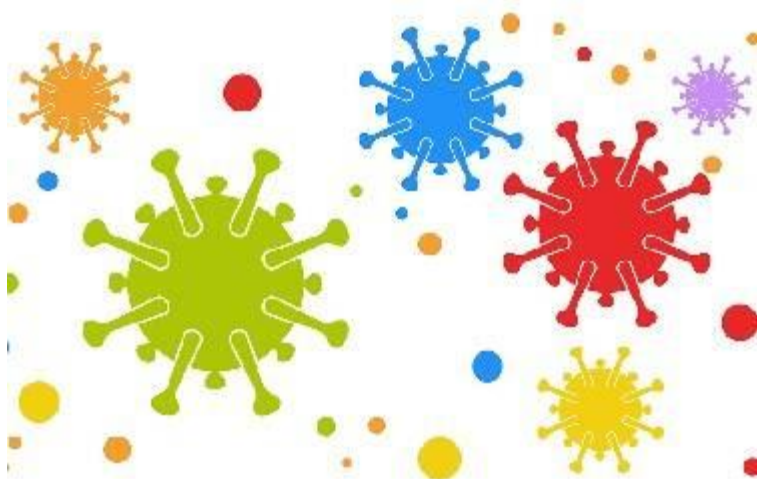
Fietsverkeer richting het centrum en de dorpskern alleen nog met de fietsbrug.

Fietsverkeer richting de brug kan alleen nog met de bocht mee naar rechts.





# (overige) Knelpunten en oplossingsrichtingen



Alle overige knelpunten worden nader uitgewerkt en van elk mogelijke oplossingsrichtingen benoemd



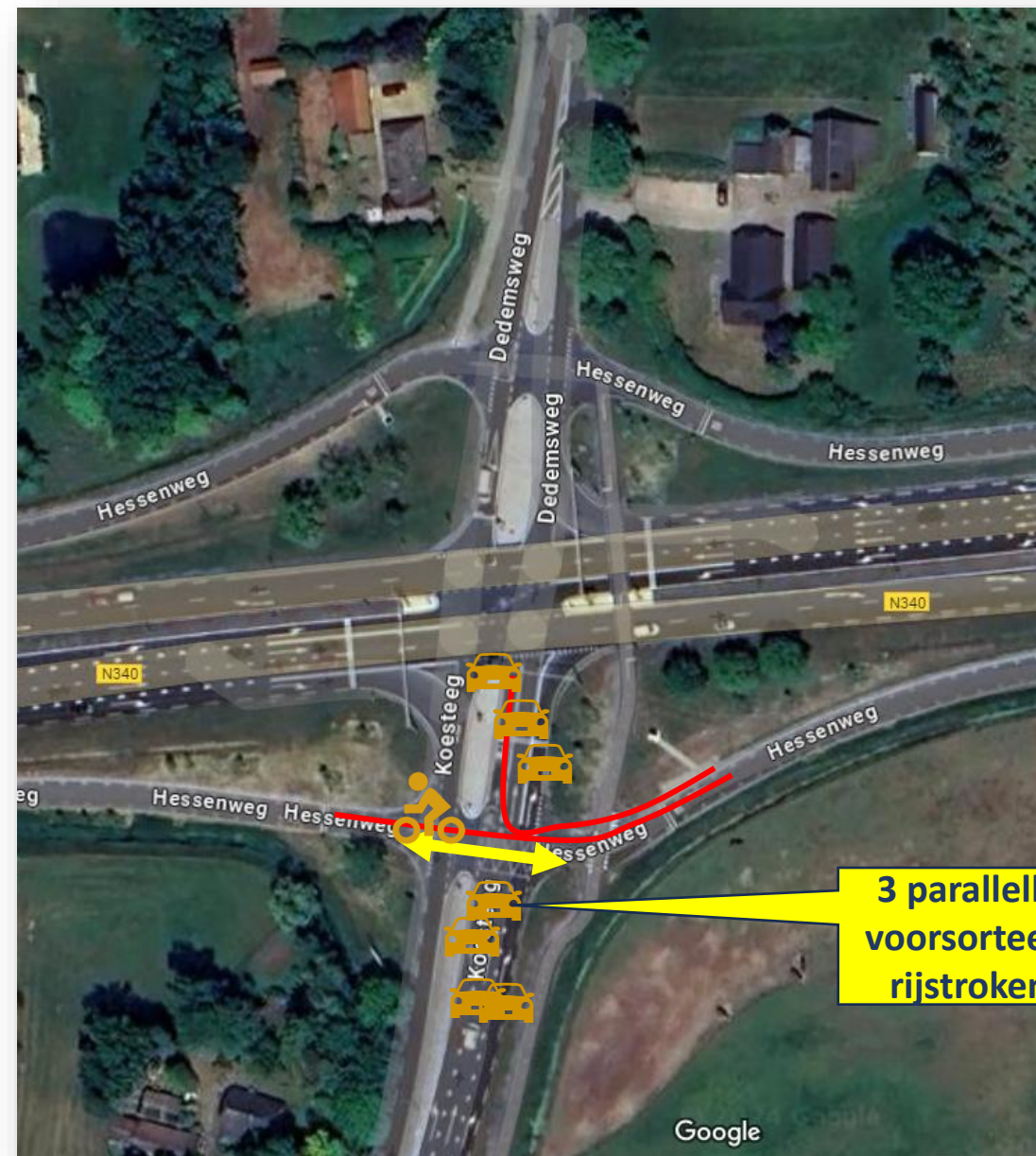


1. De oversteek voor fietsers die op de zuidelijke parallelweg van de N340 rijden over de Koesteeg is in de spits erg lastig en onoverzichtig. Dit heeft te maken met enerzijds het feit dat de fietsers aan de oostkant van de Koesteeg drie voorsorteerrijsstroken moeten oversteken en anderzijds dat verkeer vanaf de stoplichten met forse snelheden vanaf drie richtingen kan komen.
2. In het verlengde ligt het knelpunt dat autoverkeer dat op de zuidelijke parallelweg van de N340 uit oostelijke richting naar de voorsorteerrijsstroken wil een onoverzichtelijke situatie aantreft. Dit is met name in de spits een knelpunt voor autoverkeer dat vervolgens wil voorsorteren voor de richting Zwolle.  
In mindere mate is er vergelijkbare onoverzichtelijke situatie voor autoverkeer in zuidelijke richting die de zuidelijke parallelweg van de N340 naar het oosten op wil. Deze knelpunten worden versterkt door de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Oosterdalfsen-Noord.

## Oplossingsrichting

## 2 Zuidelijke parallelweg N340

1. Oversteekverkeerslichten voor fietsers.
2. Op termijn de oversteek voor fietsers en het invoegen van autoverkeer meer naar het zuiden verplaatsen. Eventueel te combineren met de ontwikkeling van het Engelland en / of de ongelijkvloerse oversteek van de N340 (zie knelpunt 1)



Voor deze locatie is er sprake van een actueel knelpunt en nadrukkelijk van een toekomstige intensivering. Momenteel is in de spits sprake van enige moeite om vanaf de Engellandweg links af naar de verkeerslichten de Koesteeg op te rijden. Van twee kanten zijn er dan aanzienlijke verkeersstromen op de Koesteeg. Met name in de spits is hiervan sprake. In mindere mate speelt dit voor linksafslaand verkeer vanaf de Koesteeg de Engellandweg op.

In de toekomst zal de verkeersintensiteit toenemen. Op kortere termijn met de komst van het AZC en op langere termijn door de nieuwe woonwijk het Engelland.

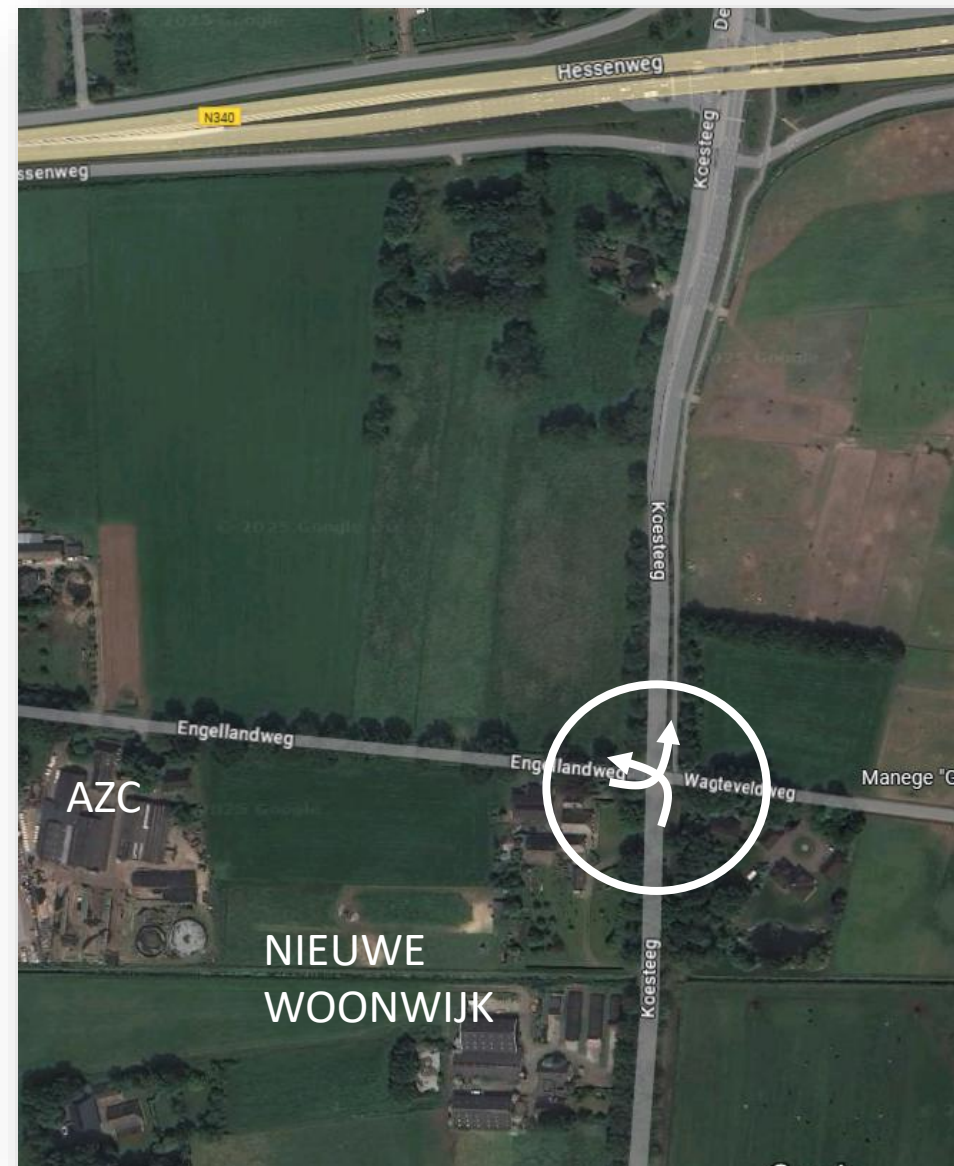
## Oplossingsrichting

## 3 Engellandweg - Koesteeg

Op korte termijn kan gedacht worden aan snelheidsbeperking tot b.v. 60 of 50 km/uur.

Voor de lange termijn zijn de volgende oplossingsgerichte aspecten van belang:

1. Er komt op termijn (uitbreiding Het Engelland) waarschijnlijk een rotonde. Het is van groot belang om de ontsluiting van de wijk vroegtijdig, integraal en zodanig te ontwerpen dat er scheiding van verkeersstromen mogelijk is. Dus fietsers scheiden van autoverkeer. Ook de optie van een voorlopige / tijdelijke rotonde is benoemd.
2. Integraal betekent passend bij de ontwikkeling van het Engelland, de Vossenlanden en het nieuwe bedrijventerrein.
3. De oplossingsrichting wordt ook mede bepaald door het onder punt 1 genoemde fietstracé over / onder de N340 naar het toekomstige bedrijventerrein.
4. Verlagen van de maximum snelheid van Driessen tot aan eerste rotonde tot 50 km/uur.



1. De oversteek voor fietsers aan de noordkant van de rotonde (tussenopstelling) is te krap.
2. De bocht die vervolgens leidt naar de Bontekamp is haaks en daardoor onhandig om te nemen en geeft ook beperking van de snelheid. De korte tussenopstelling geldt ook voor de zuidkant van de rotonde

Beide knelpunten gelden in sterkere mate indien met kleine kinderen wordt gefietst.

Met de komst van de nieuwe wijk Oosterdalfsen Noord zal de verkeersintensiteit de komende jaren op deze rotonde verder toenemen. Op lange termijn nog meer door de positionering van de nieuwe woonwijk het Engelland.

## Oplossingsrichting

## 4 Haersolteweg - Koesteeg

1. Enigszins verbreden van de ruimte voor de tussenopstelling.
2. Bocht richting de Bontekamp "soepeler" maken.

Op termijn zal ook hier de inrichting mogelijk mede worden bepaald door het onder punt 1 genoemde fietstracé over / onder de N340 naar het toekomstige bedrijventerrein.



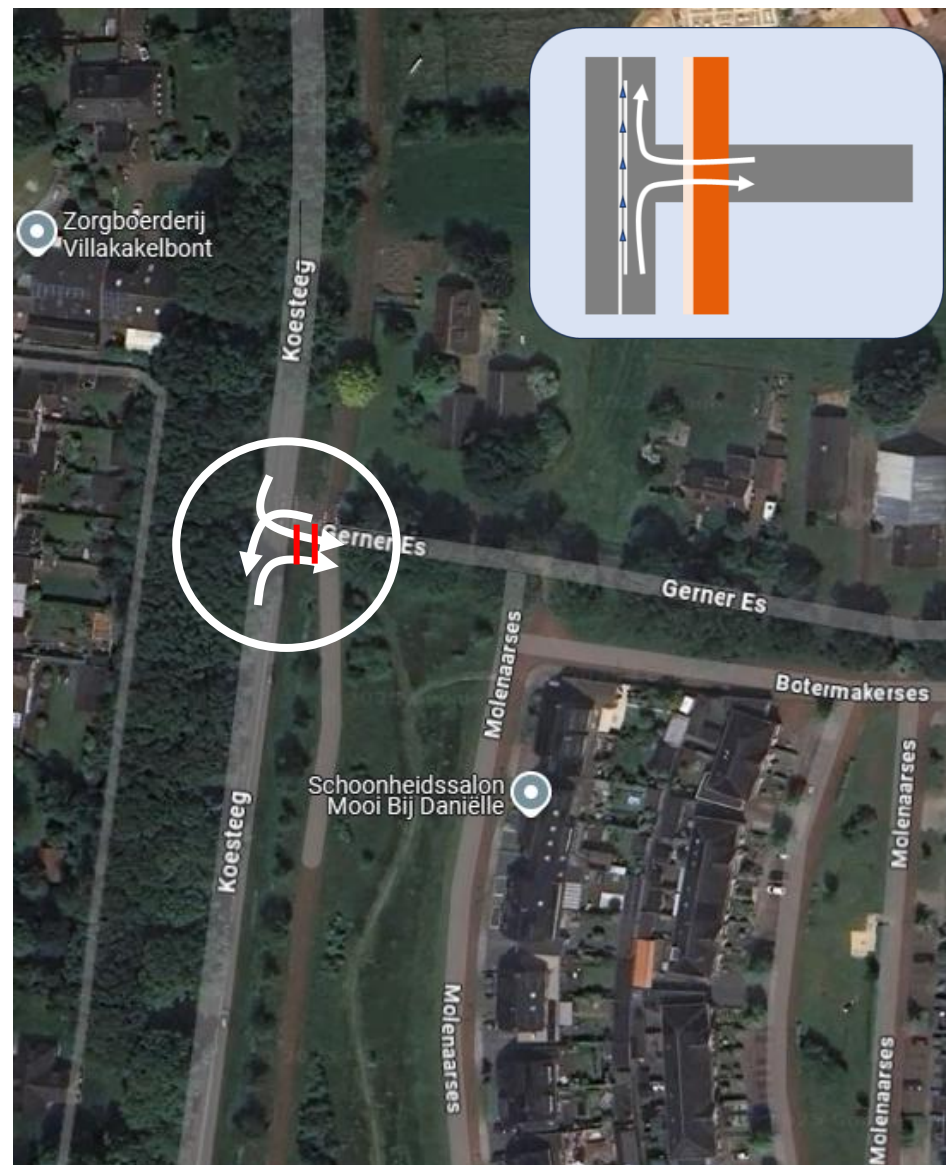
1. In met name de spits is het lastig om vanuit de Gerner Es linksaf de Koesteeg op te rijden.
2. Vanaf de Koesteeg linksaf slaan de Gerner Es op is een afwijkend patroon t.o.v. de hoofdlijn dat er rotondes zijn. Met name in de spits kan dit tot onveilige situaties leiden.
3. De opstelstrook tussen fietspad en rijbaan Koesteeg is (te) klein. Dit is voor beide richtingen het geval. Afslaand verkeer vanaf de Koesteeg kan dan niet geheel van de rijbaan wachten op passerend fietsverkeer.

In de komende jaren zal het verkeer hier intensiever worden, als gevolg van de ontwikkeling van Oosterdalsen Noord. Hiermee neemt de ernst van de knelpunten toe.

## Oplossingsrichting

## 5 Gerner Es - Koesteeg

1. Een rotonde kan bijdragen aan een uniform verkeersbeeld op de Koesteeg.
2. Een mogelijkheid die gelet op de ligging ook toepasbaar is bestaat uit het "verplicht rechtsaf slaan van autoverkeer uit de Gerner Es. Verkeer kan dan via de rotonde bij de Bontekamp alle richtingen weer kiezen. Verkeer op de Koesteeg uit het noorden zou dan via de rotonde Langkamp terug kunnen rijden en dan de Gerner Es op.

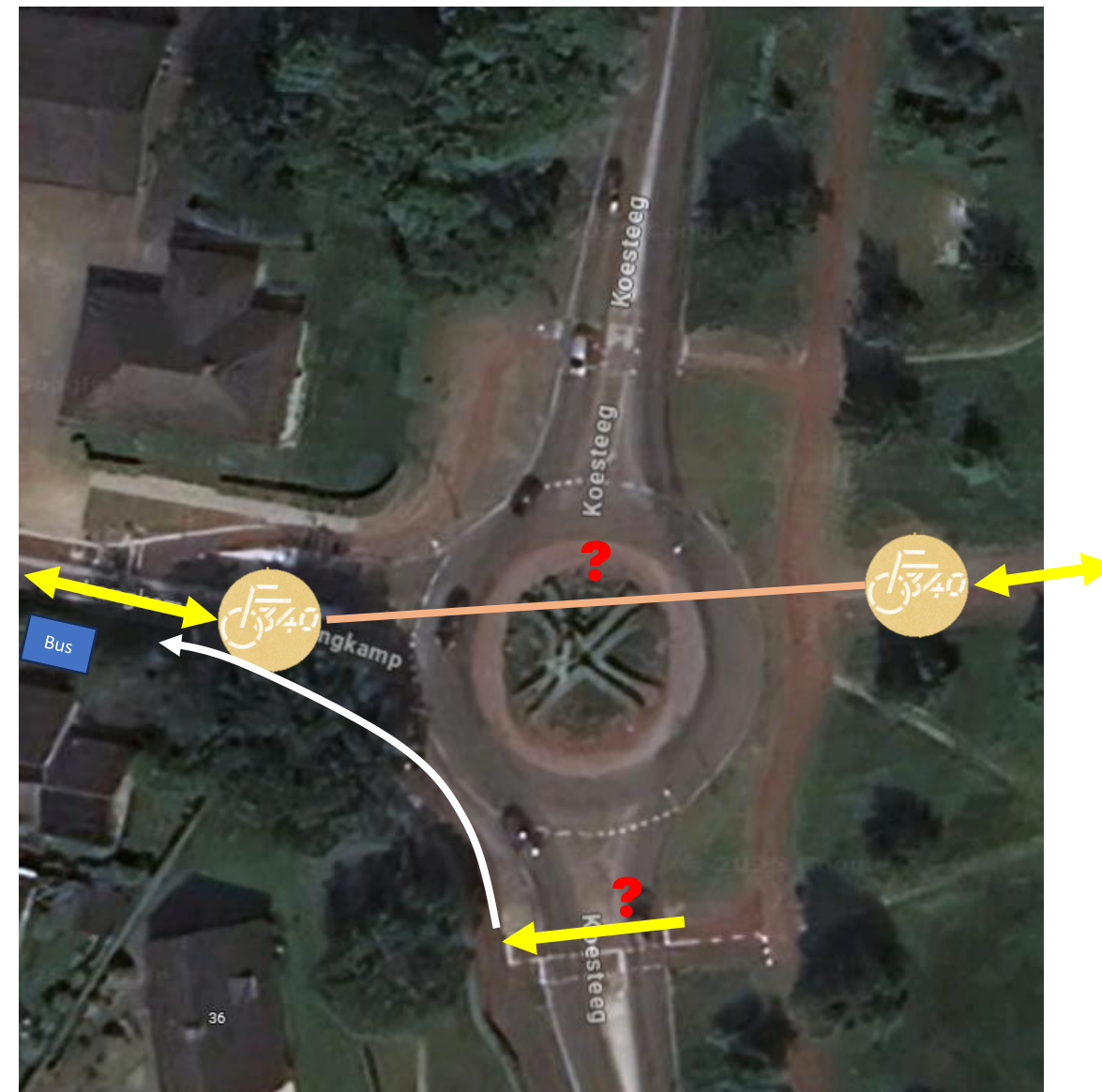


1. De fietsstraat F340 kent hier een abrupte en onoverzichtelijke onderbreking. Van Langkamp naar fietspad Gerner Marke en v.v.
2. Komend vanuit Zwolle zijn er twee tegenovergestelde richtingaanduidingen om de F340 naar Ommen te nemen. Eén ervan leidt je de Polhaar in.
3. De dubbele fietsoversteek die in 2024 is gemaakt aan de zuidzijde van de rotonde is overbodig. Doorfietsen aan de oostkant van de Koesteeg naar de volgende rotonde kon altijd al. Nu lokt het fietsen “tegen het verkeer in” uit.
4. Er is frequent fietsverkeer in twee richtingen op het relatief smalle fietspad aan de westzijde van de Koesteeg. Dit komt omdat dit de kortste route is vanaf het centrum (via de Wilhelminastraat) naar de Langkamp (in de wijk Ankummer Es). In de bocht naar de Langkamp levert dit een gevaarlijke situatie op m.b.t. tegemoetkomend auto- en fietsverkeer.
5. Dezelfde bocht is ook voor voetgangers onoverzichtelijk en levert ook voor hen een gevaarlijke situatie op; met name m.b.t. tegemoetkomend fietsverkeer. Voetganger lopen of over het fietspad of vanuit de Polhaar dit traject.
6. Een looproute naar de bushalte op de Langkamp is voor de voetgangers niet voorzien.

## Oplossingsrichting

## 6 Rotonde Langkamp

1. Voor de F340 kan de bewegwijzering verbeterd worden. Geef duidelijk aan wat de fietsroute is voor dit tracé, zodat de fietser kan anticiperen.
2. Voorkom fietsverkeer “tegen de stroom in”.
3. Maak voor voetgangers een passende oplossing in de betreffende bocht, zo mogelijk in combinatie met een normale opstelplaats voor een bus.

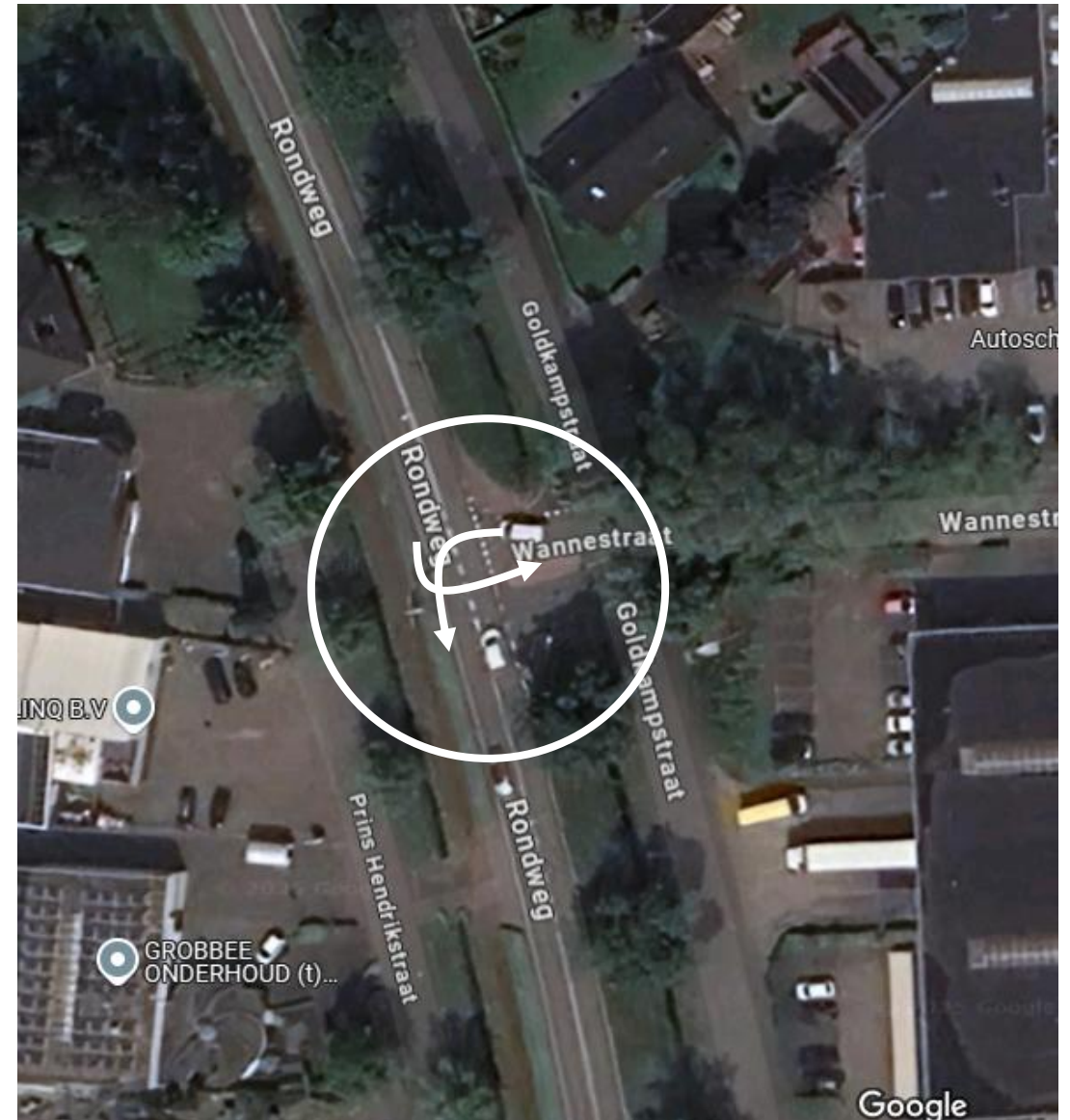


1. Met name linksafslaand verkeer vanaf de Rondweg naar de Wannestraat veroorzaakt vertraging. Tegelijk is dit vlak na de rotonde en daar de snelheid veelal laag.
2. Linksafslaand verkeer vanaf de Wannestraat naar de Rondweg kan in de spits lastig oprijden. Dit is niet de primaire stroom vanaf het industrieterrein voor vrachtverkeer.
3. Rechtsafslaand verkeer vanaf de Wannestraat naar de Rondweg heeft door toenemende lengte van vrachtwagens vaker twee banen nodig.
4. In de buurt van deze afslag is ook nog een knelpunt gemeld voor overstekende fietsers; namelijk ter hoogte van de Goldkampstraat / tankstation BP. De opstelstrook voor fietsers tussen beide rijbanen is (te) smal.

## Oplossingsrichting

## 8 Afslag naar industrieterrein

1. Vooralsnog geen aanpassingen voorgesteld.



1. De fietsoversteek aan de noordoostkant van de rotonde is erg krap en onoverzichtelijk.
2. Door de vormgeving van de rotonde en het zicht naar links kan het autoverkeer vanaf de Welsummerweg vrijwel zonder enige bocht en zonder af te remmen doorrijden naar de Welsummerstraat. Dit levert voor autoverkeer vanaf de Rondweg (noordkant) en overstekende fietsers en voetgangers aan de kant van de Welsummerstraat onveilige situaties op.

Deze route zal met de komst van Oosterdalfsen Noord intensiever worden en hiermee dus ook de knelpunten versterken.

## Oplossingsrichting

## 9 Rotonde Welsummerweg/-straat

1. Verruimen van de fietsoversteekplaats.
2. Beperken van de snelheid van autoverkeer vanaf de Welsummerweg. Denk aan het aanleggen van een drempel voor de rotonde of het aanbrengen van een stopbord.



1. Er is weinig ruimte tussen fietspad en rijbaan. Hierdoor moet afslaand en oprijdend verkeer meer meerdere verkeersstromen en uit meerdere richtingen tegelijkertijd rekening houden. Gecombineerd met een hellend vlak wordt dit door veel automobilisten ervaren als een lastige uitrit.

Met de ontwikkeling van de Oostpoort en indirect ook de groei van de kern Dalfsen met nieuwe wijken, zal de verkeersintensiteit hier toenemen.

## Oplossingsrichting

## 10 Franse Pad

1. Ontwerp tegelijk met de Oostpoort een integraal verkeersplan voor deze locatie. Ook hier is een rotonde te overwegen.
2. Hierbij het ontwerp zodanig maken dat optimale scheiding van auto- en fietsverkeer gerealiseerd kan worden.
3. Maximum snelheid van 30 km/ uur voor het tracé vanaf de Kampmansweg of Welsummerweg tot aan de brug.



1. Komend vanuit Bellingeweer kunnen fietsers en wandelaars niet direct oversteken naar het dorp. Gevolg is dat fietsers “tegen de stroom” in richting de brug fietsen en wandelaars een eind op het relatief smalle fietspad moeten lopen.
2. Voetganger die vanuit het dorp komen en naar Bellingeweer willen, steken over bij de scherpe bocht van de Molendijk. Deze oversteek ligt echter wel in of aan het eind van de bocht van de Vechtdijk / Rondweg. Dit is voor voetgangers niet overzichtelijk en daarmee gevaarlijk.

## Oplossingsrichting

## 11 Bellingeweer

1. Maak bij het pad naar Bellingeweer een oversteek voor zowel fietsers als voetgangers.
2. Hiermee voorkom je ook dat voetgangers oversteken bij de uitrit van het Franse Pad.



1. Om de Zuidelijke Vechtdijk vanuit het dorp te bereiken moet de Poppenallee tweemaal worden overgestoken.
2. De andere kant over moeten drie oversteken worden gemaakt om bij het dorp uit te komen.

## Aanvullend

3. Het geitenpaadje voor fietsers die vanaf het station komen en de Rechterensedijk oversteken richting Rechteren.

## Oplossingsrichting

## 13 Verbinding Zuidelijke Vechtdijk

1. Ontwikkel ten noorden van de Poppenallee een fietspad waarmee je de Zuidelijke Vechtdijk kunt bereiken.  
In combinatie met de onder 12 genoemde nieuwe fietsbrug kan dit een favoriete fietsroute versterken en veiliger maken.
2. Maak voor fietsverkeer vanaf station naar Rechteren een logische doorgaande fietsroute naar het fietspad Rechterensedijk (i.p.v. het geitenpaadje).



1. De fraaie “meedraaiende” ledverlichting op de rotondes – die het verkeer als vanzelf de rotonde laten meerijden - bij de kern Dalfsen werken niet meer.



1. Onderhoud uitvoeren zodat deze verlichting, die destijds met enige trots is geïntroduceerd, weer gaat functioneren.

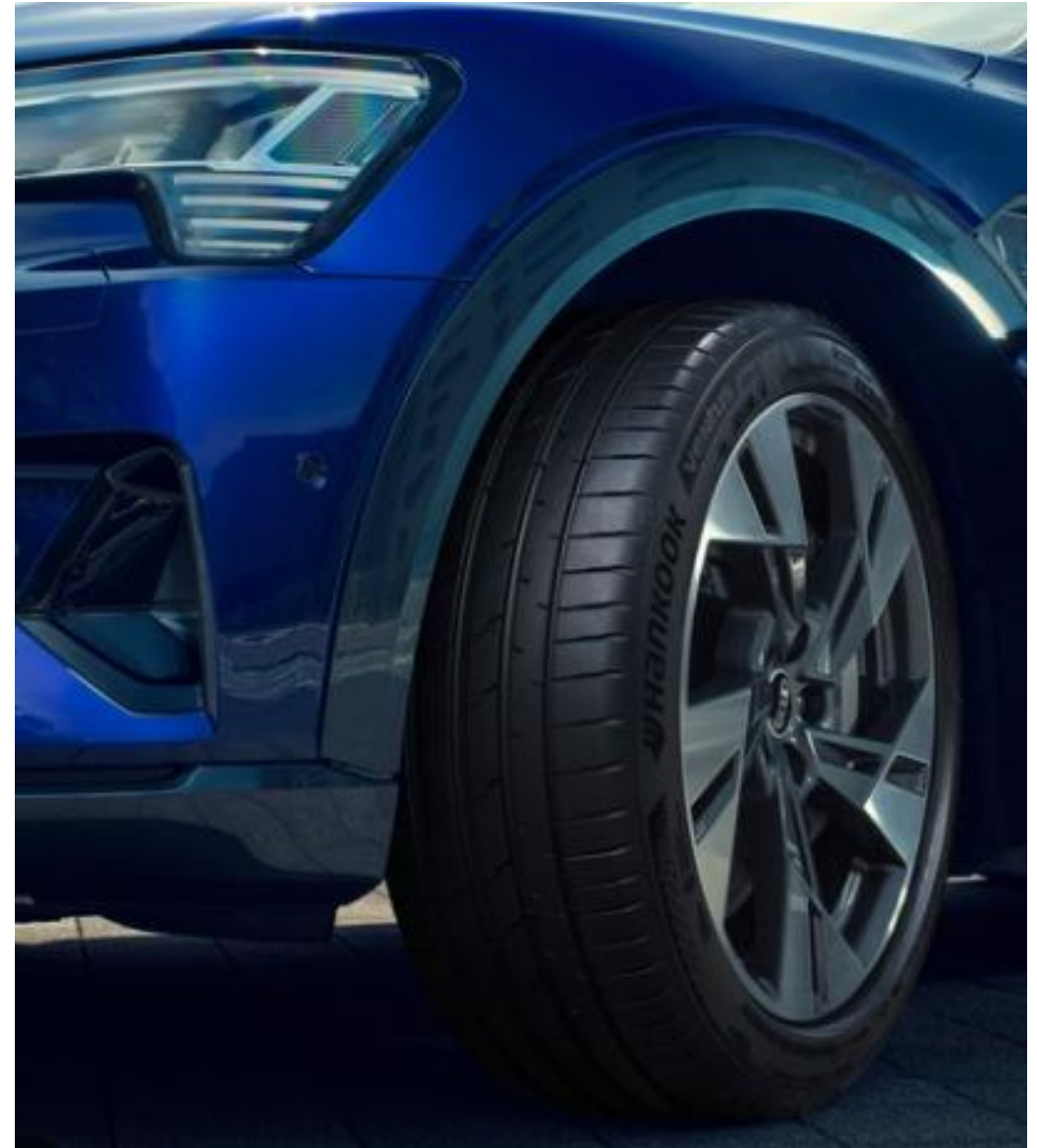


Geluidsoverlast is van de locatie-onafhankelijke knelpunten door de inwoners als een serieus probleem geprioriteerd.

Dit knelpunt wordt de laatste jaren steeds minder veroorzaakt door het geluid van de motor (uitgezonderd die van motoren). Dit komt mede door de nieuwe technologieën (w.o. isolatie) in de auto's en door de toename van het aandeel elektrische auto's.

Echter als gevolg van de elektrificering van het autoverkeer neemt het gewicht van auto's toe en dit leidt tot steeds hogere geluidsbelasting door de banden.

1. In de toekomst kiezen voor geluidsreducerend asfalt bij aanleg en vernieuwing van wegdek.
2. Zorgen dat de maximum snelheden niet worden overschreden. Het permanent plaatsen van snelheidsmeters (zie punt 16) kan hierbij ondersteunen. Nog sterker wordt het indien op de borden ook de nummerborden worden getoond. Maak het persoonlijk.
3. Beperken van de snelheid op (delen van) het tracé. Zie ook punt 16.



1. In het algemeen te hoge snelheden op de doorgaande route.  
Onveilig gevoel van in het bijzonder pedelecs.
2. Behalve op de rechte stukken, wordt ook op de rotondes vaak relatief snel gereden. Dit kan voor overstekende fietsers en voetgangers aan de andere kant van de rotonde gevaarlijke situaties opleveren.
3. Een markant punt waarop dit ook qua voorrangssituatie en zichtlijnen gebeurt is het verkeer dat vanaf de Welsummerweg komt. Zie hiervoor punt 9.

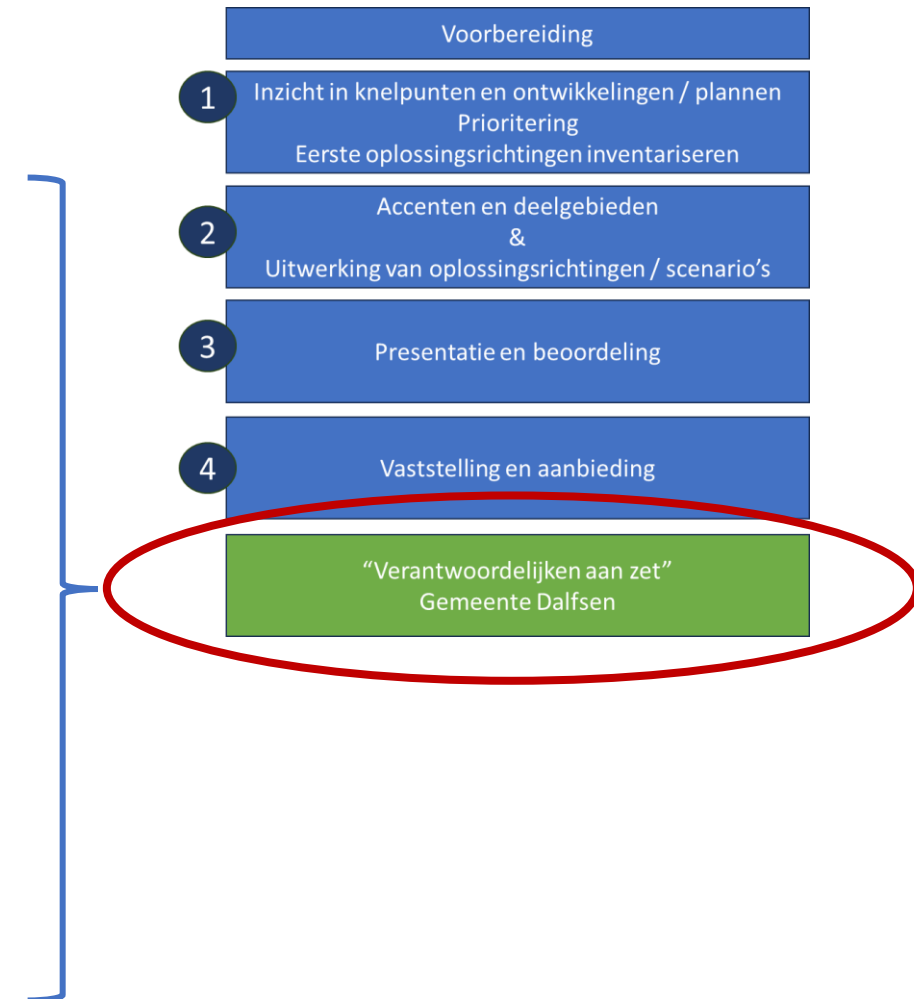


1. Zorgen dat de maximum snelheden niet worden overschreden. Het permanent plaatsen van snelheidsmeters kan hierbij ondersteunen. Nog sterker wordt het indien op de borden ook de nummerborden worden getoond. Maak het persoonlijk.
2. Een drempel aanleggen op de Welsummerweg vóór de rotonde.
3. Verlagen van de maximum snelheden:
  1. Vanaf Driessen tot aan eerste rotonde: van 80 terug naar 50 km/uur.
  2. Vanaf rotonde Kampmansweg of vanaf rotonde Welsummerweg tot aan de brug: van 50 naar 30 km / uur.



# Het vervolg: Aan de slag met het tracé

- Ontwikkel een visie op het gehele tracé
  - Betrek andere overheden (Provincie en waterschap)
- Concretiseer de visie op de geprioriteerde knelpunten en bijbehorende oplossingsrichtingen
- Maak een integraal ontwerp op locaties met ruimte
- Ga aan de slag
  - Niet alles kan / hoeft vandaag
  - Sommige knelpunten zijn morgen opgelost
- Koester participatie



# Werkgroep BVR



- Dirk Brugman
- Gerard van Weerd
- Jan Rooijackers
- Johan Wiltvank
- Luco Nijkamp

## Denktank en visualisatiegroep uit de samenleving

- Arjen Dekker
- Ben Bekema
- Dinand van Tolij
- Evert Goldsteen
- Jan Ardesch
- Jeroen Holterman
- Niek van Loon
- Ronald Dubbink
- Wim Duteweerd
- Wisse Volkerink

## Fotografie

- Geert Bistervels
- Lotty Nijkamp
- Luco Nijkamp

## Luchtfoto's

- GoogleMaps

## Veilig Verkeer Nederland, Dalfsen

- herkent de gesignaleerde knelpunten
- ondersteunt oplossingsgerichte inbreng



Vrienden van Dalfsen, een vereniging met passie voor de leefomgeving in en rond de kern Dalfsen, dankt alle inwoners die op enigerlei wijze inbreng hebben gehad bij het tot stand komen van dit rapport.