

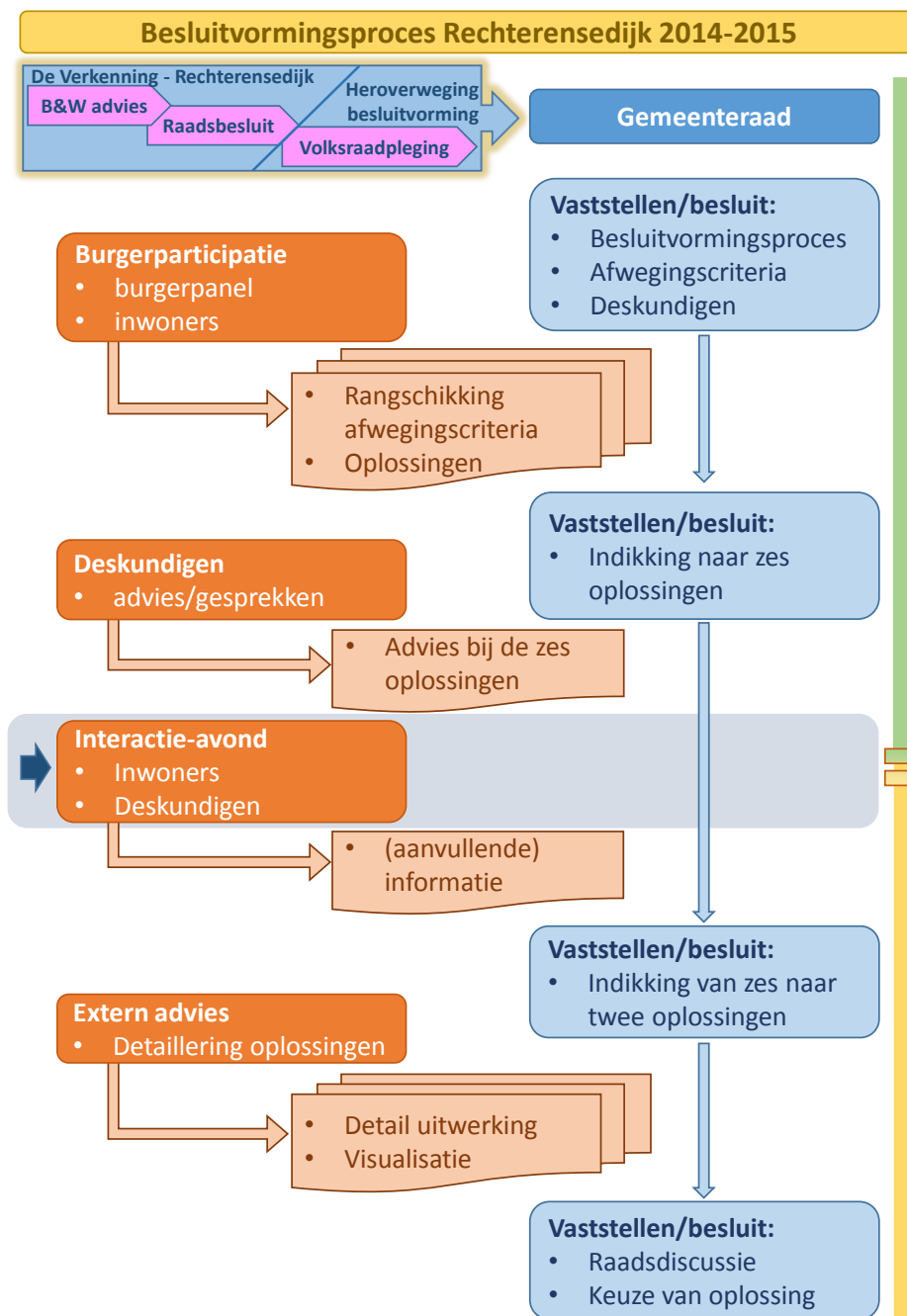
Besluitvormingsproces Rechterensdijk: indikking van zes naar twee inrichtingsvoorstellen

1. Inleiding

Het Dalfser gemeentebestuur heeft in het raadsdocument 2014-2018 gezegd dat er uiterlijk in juni 2016 een besluit voor de herinrichting van de Rechterensdijk valt.

Vanuit de “Verkenning” is in 2013 het deel bocht – kasteel heringericht. Doel was de verkeersveiligheid te verhogen. De ongevallenregistratie laat inderdaad een sterk verbeterd beeld zien. De gemeenteraad vond het collegevoorstel uit de Verkenning voor het deel station – bocht onvoldoende. De gemeenteraad heeft voor dit deel andere ideeën de ruimte gegeven. Na de volksraadpleging in 2014 heroverweegt de raad het besluit over de Rechterensdijk (gedeelte bocht - station).

De raad besloot in september 2014 tot het besluitvormingsproces zoals in hieronder is weergegeven.



Volgens het proces heeft inbreng vanuit deskundigen plaatsgevonden en vindt er in september een interactie-avond plaats met de raad, inwoners en deskundigen. De door de raad vastgestelde zes oplossingen zijn onderwerp van besluitvorming op 28 september.

2. Toelichting m.b.t. deskundigeninbreng

De raad heeft in november 2014 besloten een aantal deskundigen te raadplegen over de mogelijke oplossingen van de Rechterensedijk. Met deskundigen is in de maanden april tot en met juni 2015 gesproken over zes oplossingen en de afwegingscriteria, die door de raad zijn vastgesteld. De verkregen informatie en adviezen zijn vastgelegd in verslagen en bijlagen.

Met de volgende deskundigen is gesproken:

Organisatie/Deskundige	Afwegingscriteria (november 2014)	Datum gesprek
VVN afdeling Dalfsen	<ul style="list-style-type: none"> Het behoud van het objectieve veiligheidsniveau (= geen slachtoffergevallen) en verbetering van het subjectieve veiligheidsniveau. Civieltechnische inpasbaarheid (Duurzaam Veilig, CROW-wegprofielen) 	23-04-2015
De Fietsersbond	<ul style="list-style-type: none"> Het behoud van het objectieve veiligheidsniveau (= geen slachtoffergevallen) en verbetering van het subjectieve veiligheidsniveau. Eventueel: civieltechnische inpasbaarheid (Duurzaam Veilig, CROW-wegprofielen) 	23-04-2015
Politie IJsselland	<ul style="list-style-type: none"> Het behoud van het objectieve veiligheidsniveau (= geen slachtoffergevallen) en verbetering van het subjectieve veiligheidsniveau. Eventueel: civieltechnische inpasbaarheid (Duurzaam Veilig, CROW-wegprofielen) 	30-04-2015
Landschap Overijssel	<ul style="list-style-type: none"> Landschappelijke kaders uit het landschapsontwikkelingsplan 	21-05-2015
Waterschap Groot Salland	<ul style="list-style-type: none"> Randvoorwaarden van het Waterschap 	30-04-2015
CROW	<ul style="list-style-type: none"> Civieltechnische inpasbaarheid (Duurzaam Veilig, CROW-wegprofielen) Uitvoeringstermijn 	18-05-2015
Industriële Club Dalfsen	<ul style="list-style-type: none"> Economische impact 	21-05-2015
Ondernemersvereniging Lemelerveld	<ul style="list-style-type: none"> Economische impact 	21-05-2015
Transport en Logistiek Nederland	<ul style="list-style-type: none"> Economische impact 	4-6-2015
LTO afdeling Dalfsen	<ul style="list-style-type: none"> Civieltechnische inpasbaarheid (Duurzaam Veilig, CROW-wegprofielen) 	1-6-2015
RECRON	<ul style="list-style-type: none"> Economische impact 	11-6-2015
Extern ingenieursbureau	<ul style="list-style-type: none"> Kosteneffectiviteit 	juli 2015

Voor het afwegingscriterium kosteneffectiviteit is informatie opgevraagd bij een extern bureau. Over het afwegingscriterium kosteneffectiviteit is –anders dan voorzien- door het CROW niet geadviseerd.

Aan de deskundigen is gevraagd om tijdens het gesprek de inbreng te geven over de afwegingscriteria. Onderwerpen tijdens de gesprekken waren onder andere:

- de belangrijkste argumenten van deskundige bij toepassing / toetsing van de afwegingscriteria.
- per oplossing een advies.
- welke twee inrichtingsvoorstellen adviseert u de gemeenteraad.

Van de verschillende verslagen c.q. adviezen en informatie is bewust geen vertaling of samenvatting door het college gemaakt. Doelstelling van het besluitvormingsproces is om op transparante en zorgvuldige wijze tot een definitief besluit te komen na heroverweging door de raad. De rol van het college is om dit proces te faciliteren en de verkregen inhoudelijke, feitelijke informatie rechtstreeks aan de raad te verstrekken. De interpretatie en prioritering van adviezen en informatie doet de raad zonder tussenkomst van het college door de interactie-bijeenkomst, raadscommissie en raadsvergadering in september.

In deze processtap kunnen de volgende afwegingen door de raad worden betrokken:

- de prioritering van het burgerpanel voor de afwegingscriteria (rapportage burgerpanel december 2014);
- de adviezen van deskundigen over de zes oplossingen en de consequenties voor bepaalde oplossingen c.q. varianten (hiervoor wordt naar de verschillende gespreksverslagen verwezen);
- technische en/of financiële consequenties (zie hiervoor de rapportage over de ramingen).

Deze en mogelijke andere afwegingen bepalen uiteindelijk de voorkeur voor de twee vast te stellen oplossingen voor de verdere uitwerking in het besluitvormingsproces.

3. Beschrijving en eenvoudige visualisatie van zes oplossingen en varianten

Onderstaande beknopte beschrijvingen met visualisaties zijn samengesteld op basis van de beschikbare informatie uit het eerdere besluitvormingstraject door de Gemeente Dalfsen over de Rechterensedijk, geactualiseerde tekeningen en aanvullende schetsen/ideeën, die aangeleverd zijn door burgers.

Scope en afbakening van het gebied

Het gedeelte van de Rechterensedijk waarover de raad -na heroverweging- een beslissing over neemt betreft het gedeelte van de bocht tot de rotonde bij het station.

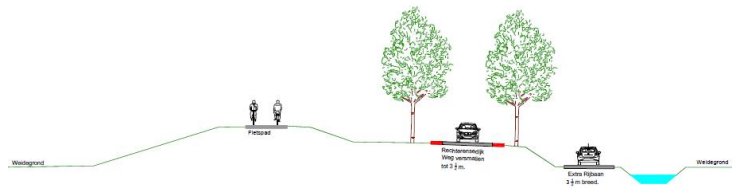


Zes oplossingen

De raad heeft in april 2015 een besluit genomen over de zes oplossingen. De zes oplossingen met bijbehorende varianten welke aan de orde zijn, staan onderstaand beknopt beschreven en gevisualiseerd. M.u.v. oplossingen 4 en 6, kunnen varianten ingericht worden voor 60 of 80 km/uur.

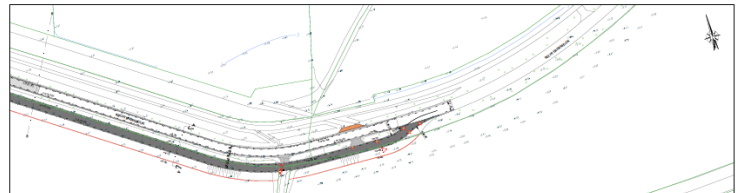
1. Aparte rijbaan

Aan de zuidzijde van de huidige weg wordt een aparte rijbaan aangelegd. Hierdoor ontstaan twee gescheiden rijbanen op het traject bocht – station met elk een eigen rijrichting.



a) Aansluiting bocht vloeiend

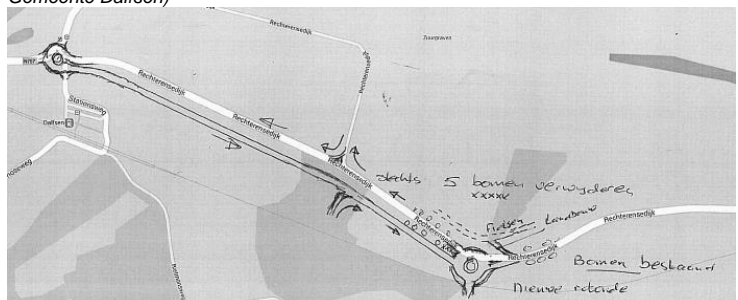
Bij deze variant wordt de nieuwe rijbaan bij de bocht aangesloten op de bestaande Rechterensedijk.



(bron: concept rapport Varianten Rechterensedijk, bureau Roelofs 27 augustus 2013, Gemeente Dalfsen)

b) Aansluiting bocht met rotonde

Bij deze variant wordt de nieuwe rijbaan en de huidige weg over de dijk aangesloten door middel van een rotonde ter hoogte van de huidige bocht.



(bron: Idee, september 2013, Jan Ardesch)

2. Weg verbreden - Tweezijdig kappen en herplanten

De bomen aan weerszijden van de weg worden gekapt en na realisatie van de verbrede weg worden nieuwe bomen geplant.

a) *Verbreden naar zuidkant*

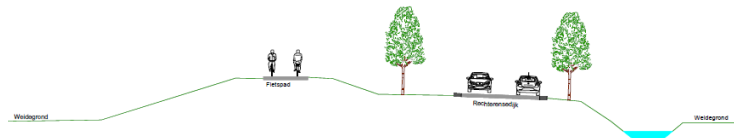
De weg wordt verbreed aan de zuidzijde van de huidige weg door extra grond/talud.

b) *Verbreden richting dijk*

De weg wordt verbreed aan de noordzijde van de weg richting het talud van de dijk.

c) *Verbreden aan weerszijden*

De weg wordt zowel verbreed aan de beide kanten van de huidige weg, met aan de zuidzijde extra grond/talud.

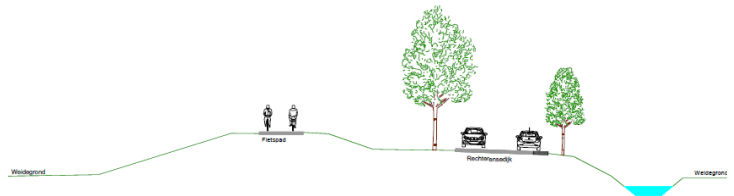


3. Weg verbreden - Enkelzijdig kappen en herplanten

De bomen aan een kant van de weg worden gekapt en na realisatie van de verbrede weg worden daar nieuwe bomen geplant.

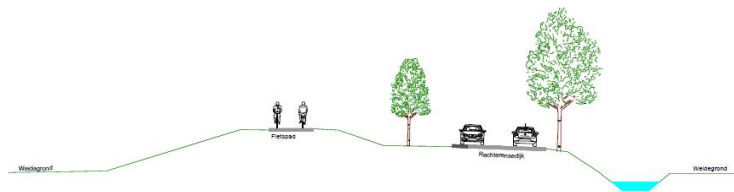
a) *Verbreden naar zuidkant*

De weg wordt verbreed aan de zuidzijde van de huidige weg door extra grond/talud. Het wegprofiel verschuift zodat ook voldoende ruimte tussen het nieuwe wegdek en de bestaande bomen ontstaat.



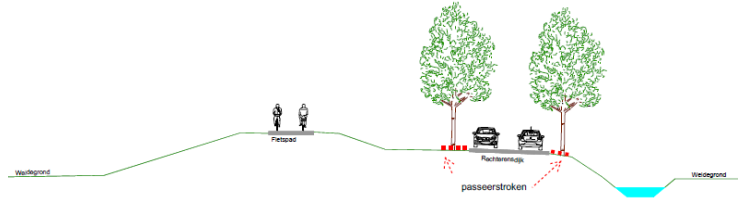
b) *Verbreden richting dijk*

De weg wordt verbreed aan de noordzijde van de weg richting het talud van de dijk. Het wegprofiel verschuift zodat ook voldoende ruimte tussen het nieuwe wegdek en de bestaande bomen ontstaat.



4. Erftoegangsweginrichting

De weg wordt ingericht als erftoegangsweg (ETW), waarbij een snelheid van 60 km/u geldt.



a) Belijning, extra passeerstroken dijkzijde

Aan de noordzijde, aan de kant van de dijk, worden verharde passeerstroken (8x25 meter) aangelegd.

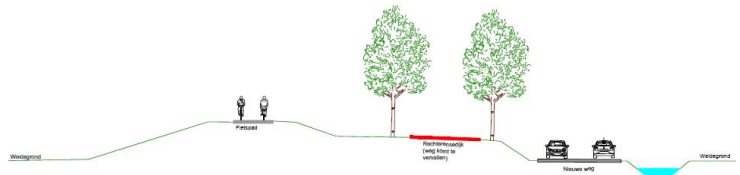
b) Belijning, extra passeerstroken dijk- en spoorzijde

Aan beide zijden van de weg, worden verharde passeerstroken (8x25 meter) aangelegd.

c) Doorzetten inrichting zoals deel bocht – kasteel

Er komt belijning, bochtgeleiding en verlichting (in het wegdek).

5. Nieuwe weg



Langs de dijk (zuidzijde)

Aan de zuidzijde van de huidige weg wordt een nieuwe weg aangelegd met twee rijbanen (twee richtingen). De huidige weg op de dijk komt te vervallen voor de huidige functie.



(bron: Rechterensedijk "Het plan-zuid initiatief", februari 2014, Robert Brill)

6. Niets doen

De huidige situatie en inrichting blijft gehandhaafd. Aanpassingen aan de Rechterensedijk vinden plaats op basis van het reguliere onderhoud.

