

Reactienota Rechterensedijk

Juli 2012

Reactienota Rechterensdijk

Juli 2012
H.W. van Oenen, Verkeer en vervoer
Afdeling Onderhoud en Beheer
Gemeente Dalfsen

1. Inleiding	
1.1 Plaats reactieronde in afwegingsproces	4
1.2 Externe visie – Reactienota	4
2. Resultaten externe stemming	
2.1 Visie consultatiegroep en bevolking	6
2.1.1 Voorkeur aspecten extern	6
2.1.2 Voorkeur oplossingen extern	6
2.2 Richting	6
2.3 Adviezen consultatiegroep	6
3. Inhoud reacties	
3.1 Over te nemen suggesties (uit reactieformulieren, flapovers inloop en van consultatiegroep)	8
4. Conclusie	10
5. Bijlage: reactietabel met antwoorden	11

1. Inleiding

In augustus 2010 heeft het college van Dalfsen besloten een verkennende studie uit te voeren naar het – eerst op korte termijn - veiliger maken van de Rechterensedijk. Deze weg staat te boek als het meest onveilige wegvak waar de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk voor is. De ongevallencijfers laten zien dat die onveiligheid structureel is. Er is geen andere weg in Dalfsen die een periode van meer dan drie aaneengesloten jaren zo slecht scoort.

De doelstelling die is meegegeven vanuit het college is daarom primair het verkeersveiliger inrichten van de route Dalfsen - Rechteren. Hiervoor is een Verkenning opgestart. De eerste hoofdstukken van die Verkenning zijn in de periode april-mei 2012 voorgelegd aan de bevolking. Doel van deze reactieronde was het aangeven van een voorkeur voor de beste van de gepresenteerde kansrijke oplossingen. In deze Reactienota staan de resultaten.

Collegebesluit- in 2011 onderzoek: Rechterensedijk moet veiliger (aug. 2010)	Verkenning (eerste hoofdstukken) in college en raad nov./dec. 2011	Reactieronde na inloop – Reactienota in college juli 2012	Afweging en keuze voorkeursoplossing. Eindrapport Verkenning in college (sept.) en raad (okt./nov. 2012)
--	--	---	--

De eerste drie stappen zijn nu klaar.

1.1 Plaats reactieronde in afwegingsproces

Bij de trechtering uit hoofdstuk 3 van de Verkenning zijn zeventien oplossingsrichtingen onderling afgewogen. Alle afwegingscriteria wogen daarbij even zwaar. Voor die fase in het proces was dat bruikbaar. Het doel van de trechtering was immers alleen het 'kaf van het koren te scheiden'. Zeven kansrijke oplossingsrichtingen zijn vervolgens gepresenteerd.

De volgende stap is het kiezen van de beste van die zeven kansrijke oplossingen. Bij het maken van keuzes is het nodig te weten welke aspecten zwaar moeten wegen in de besluitvorming. Die vraag is extern en intern gesteld. Hiervoor konden punten toegekend worden aan de volgende criteria:

Afwegingscriteria <i>Landschappelijke kwaliteit</i> <i>Uitvoeringstermijn</i> <i>Kwaliteit laanstructuur</i> <i>Inpasbaarheid en bruikbaarheid</i> <i>Verkeersveiligheid</i> <i>Financiën</i> <i>Fysieke toestand weg</i>

Dezelfde aspecten zijn ook gebruikt bij de trechtering. Verschil is dat het criterium 'eisen Waterschap' nu niet is voorgelegd. In deze fase is dat niet zinvol, omdat de kansrijke oplossingen allemaal binnen die eisen passen. Dit aspect is dus niet meer onderscheidend.

De oplossing die voldoet aan de criteria die het belangrijkste worden gevonden, scoort straks in de afweging het hoogst.

1.2 Externe visie - Reactienota

Om te bepalen hoe tegen de prioritering van de afwegingscriteria wordt aangekeken, zijn ze voorgelegd aan een consultatiegroep, aan de bevolking tijdens een inloopbijeenkomst op 2 april en via de website. Aanvullend konden mensen ook aangeven welke oplossingsrichting hen het meest aansprak. Samen telt dit mee als de externe visie.

Intern gaan het college en de ambtelijke projectgroep op dezelfde manier gewichten toekennen. Dat is de interne visie.

Deze Reactienota gaat alleen over de externe visie. In het eindrapport van de Verkenning worden de interne- en de externe visie samengevoegd bij de afweging.

Het doel van de Reactienota is de visie van de burgers en belangengroepen die gereageerd hebben in beeld te brengen. De Reactienota is verder bedoeld om antwoord te geven op vragen van de mensen die gereageerd hebben. Ook staat er in of de gemeente iets met de aangedragen suggesties kan.

Bepalen van gewichten van de afwegingscriteria

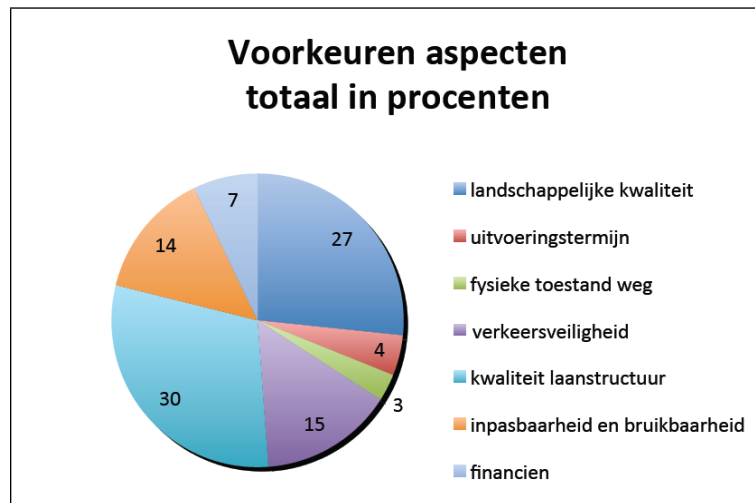
De resultaten van de externe stemming worden voor de uiteindelijke afweging gecombineerd met die van een interne stemming. Die stap wordt in de eindrapportage van de Verkenning uitgewerkt.

2. Resultaten externe stemming

2.1 Visie consultatiegroep en bevolking

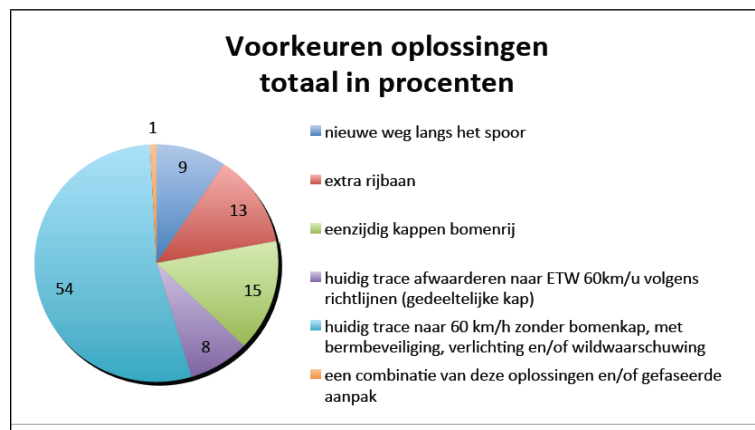
Tijdens de reactieperiode zijn 143 reacties binnen gekomen. De inloop heeft 85 reacties opgeleverd, het formulier via de website 40. De consultatiegroep was goed voor 18 reacties. In de bijlage "Reactietabel met antwoorden" zijn de toegekende stemmen per aspect en per oplossing uitgebreider terug te vinden.

2.1.1 Voorkeur aspecten extern



Resultaat gewichten toekennen aan afwegingscriteria

2.1.2 Voorkeur oplossingen extern



Resultaat 'stickers plakken per oplossing'

2.2 Richting

Uit de externe stemming blijkt een duidelijke voorkeur voor het handhaven van het huidige tracé met toepassing van flankerende maatregelen. Dit komt overeen met de nadruk die volgens deze groep op de aspecten 'landschappelijke kwaliteit' en 'kwaliteit laanstructuur' moet worden gelegd.

2.3 Adviezen consultatiegroep

In de voorbereiding op de inloop is de gemeente geadviseerd door een consultatiegroep. In deze groep hadden verschillende betrokken instanties zitting. Ook de aanwonenden waren uitgenodigd, evenals mensen die in de aanloop naar de Verkenning hun (individuele) betrokkenheid hadden getoond. Na de inloop is een evaluatiebijeenkomst gehouden.

Samenstelling consultatiegroep

- Ondernemersverenigingen Dalfsen en Lemelerveld
- Verenigingen voor Plaatselijk Belang Dalfsen, PB Hessum-Vennenberg-Rechteren, PB Lemelerveld, PB Vilsteren
- Fietzersbond
- Politie
- Veilig Verkeer Nederland
- Waterschap Groot Salland
- Landschap Overijssel
- Vrienden van Dalfsen
- Aanwonenden
- Landgoed Rechteren
- LTO Noord
- Individuele betrokkenen

Adviezen

- ***Kijk naar de totale route***
Totale route Dalfsen – Lemelerveld bekijken, evenals route Dalfsen – Vilsteren – Ommen en de aansluiting (rotonde) Poppenallee. Ook de aansluiting Tolhuisweg meenemen. De oplossing die voor de Rechterensedijk wordt gekozen heeft invloed op deze wegen. Denk bijvoorbeeld aan de keuze voor de categorie 'gebiedsontsluitingsweg'.
- ***Maak passeerhavens***
Voor het terugbrengen van slachtofferongevallen doen passeerhavens (vrijwel) niets, maar ze kunnen wel ergernis over het lastige passeren wegnemen. Daarvoor moeten bomen gekapt worden. Denk dan aan herplant.
- ***Stel 60 km/uur in***
Handhaven huidig tracé met bomen en kleinere veiligheidsmaatregelen voldoende. Instellen 60 km. past bij landbouwkarakter en -verkeer. Reistijdverschil verwaarloosbaar.
- ***Stel geen 60 km/uur in***
Niet zinvol, vereist aanvullende maatregelen.
- ***Behoud de bomen***
Bomen die de kans hebben gekregen zo oud te worden zijn bijzonder.
- ***Veilige vrije doorgang voor landbouwverkeer***
Weg heeft vooral een functie voor aanwonenden en plaatselijk landbouwverkeer. Veilige bereikbaarheid (landbouw)percelen niet vergeten.
- ***Koppel bomenkap aan herplant***
Herplant zorgt dat de laanstructuur behouden blijft. Kies meteen voor grotere exemplaren, niet voor sprietjes.
- ***Doe het ineens goed en duurzaam***
Geen lapmiddelen, maar direct naar de eindoplossing. Daarbij niet bang zijn voor bomenkap.
- ***Denk aan de fietsers***
Aandacht voor de aansluitingen met de Poppenallee en de Tolhuisweg. Middengeleider bij Poppenallee.

3. Reactietabel

In de bijlage is een tabel met ingediende reacties opgenomen. Sommige reacties gingen vergezeld van een suggestie. In de tabel is in de laatste kolom de reactie van de gemeente te lezen. Veel suggesties kwamen neer op oplossingsrichtingen die in de eerste trechtering al waren afgevallen. Bij de beantwoording staat dan waarom die oplossing niet kansrijk genoeg was, met een verwijzing naar het hoofdstuk van de Verkenning waarin dat toegelicht wordt.

3.1 Over te nemen suggesties uit reactieformulieren, flapovers inloop en van consultatiegroep

Tijdens de reactieperiode zijn verschillende suggesties gedaan. Veel van die ideeën hebben al meegedraaid in de trechtering. Waar dat het geval was, is in de reactietabel verwezen naar het betreffende hoofdstuk in de Verkenning.

De (maatregel)suggesties hieronder zijn opgenomen staan in de tabel omdat ze nog niet of nauwelijks in de Verkenning belicht waren en/of omdat ze meerdere keren genoemd werden.

Suggestie	Zinvol bij	Reden opname in tabel
Belijning + verlichting uitwerken	Alle varianten	Nieuw accent
Snelheid beperken tot 60 km/uur	Huidig tracé naar 60 km/uur zonder bomenkap, met bermbeveiliging, verlichting en/of wildwaarschuwing en variant huidig tracé afwaarderen naar ETW 60 km/uur volgens richtlijnen	Meerdere keren genoemd
Stel geen 60 km/uur in	Nieuwe weg langs spoor en extra rijbaan	Meerdere keren genoemd
Kijk naar de totale route	Alle varianten	Nieuw accent + meerdere keren genoemd
Maak passeerhavens	Beide varianten op huidig tracé	Meerdere keren genoemd
Behoud de bomen	Nieuwe weg langs spoor, extra rijbaan en variant huidig tracé naar 60 km/uur zonder bomenkap, met bermbeveiliging, verlichting en/of wildwaarschuwing.	Meerdere keren genoemd
Veilige vrije doorgang voor landbouwverkeer	Alle varianten	Nieuw accent
Koppel bomenkap aan herplant	Eenzijdig kappen bomenrij, huidig tracé afwaarderen naar ETW 60 km/uur volgens richtlijnen	Nieuw accent + meerdere keren genoemd
Doe het ineens goed en duurzaam	Alle varianten	Nieuw accent
Denk aan de fietsers Aandacht voor de aansluitingen met de Poppenallee en de Tolhuisweg. Middengeleider bij Poppenallee.	Alle varianten. Middengeleider afhankelijk van planvorming rotonde op die plaats.	Nieuw accent
Inhaalverbod	Alle varianten	Nieuw accent
Vrachtverkeer weren, Rechterensedijk alleen toegankelijk voor langzaam- en recreatief verkeer.	Nieuwe weg langs spoor	Meerdere keren genoemd

Na het bepalen van een voorkeursoplossing wordt deze tabel gebruikt om er de suggesties uit te pikken die bij die oplossing passen.

4. Conclusie

Uit de externe stemming blijkt een duidelijke voorkeur voor het handhaven van het huidige tracé met toepassing van flankerende maatregelen. Dit komt overeen met de nadruk die volgens deze groep op de aspecten 'landschappelijke kwaliteit' en 'kwaliteit laanstructuur' moet worden gelegd.

Afhankelijk van wat straks de voorkeursoplossing wordt zullen daarbij passende suggesties overgenomen worden.

5. Bijlage: reactietabel met antwoorden

Reactietabel met antwoorden

	informatie	aspecten	oplossingen	extra	extra	
	2 april geweest? woont langs Rechterensedijk gebruiker van de weg	landschappelijke kwaliteit uitvoeringstermijn fysieke toestand weg verkeersveiligheid kwaliteit laanstructuur inpasbaarheid en bruikbaarheid financien	1 2 3 4 5 6	nieuwe weg langs het spoor extra rijbaan eenzijdig kappen bomenrij huidig trace afwaarderen naar ETW 60km/u volgens richtlijnen (gedeelteijke kap) huidig trace naar 60 km/h zonder bomenkap, met bermbeveiliging, verlichting en/of wildwaarschuwing een combinatie van deze oplossingen en/of gefaseerde aanpak	Wat wilt u de (politieke) besluitvormers verder nog meegeven?	Als u een vraag heeft over dit project kunt u die hieronder stellen.
1.	nee nee auto fiets	1,5 1,5	1	Voorkeur voor afwaarderen naar erftoegangsweg 60 km/h, zonder kap of verlichting etc.	<i>Brief met meerdere onderwerpen, aparte antwoordbrief gekregen. Voorkeursoplossing indiener draagt vrijwel niet bij aan doel. Instellen 60 zonder maatregelen laat overheersend ongevalstype door ontbreken obstakelvrije afstand bestaan.</i>	
2.	nee nee fiets auto motor hardlopen	1,0 1,0 1,0	1	Ongelukken ontstaan doordat mensen te hard rijden, haal snelheid er echt uit en laat het landschap intact. Mensen die naar Ommen willen gaan maar over de Hessenweg, ik heb het idee dat de weg nu ook al wordt overvraagd door sluipverkeer	<i>Stelling dat ongelukken (alleen) gebeuren door te hoge snelheden wordt niet bevestigd door cijfers. Zie Verkenning hoofdstuk 2, onderdeel verkeer. Routekeuze doorgaand verkeer inderdaad beter via hoofdwegen als N340. Overvraging Rechterensedijk is niet aan de orde, intensiteiten lager dan gebruikelijk voor gebiedsontsluitingsweg.</i>	
3.	nee nee auto fiets	1,5 1,5	1	Vrachtverkeer niet via deze dijk laten rijden!	<i>Bij categorie gebiedsontsluitingsweg is verbieden vrachtverkeer niet realistisch. Alternatieve routes in het gebied zijn (nog) minder geschikt voor vrachtverkeer. Zie ook bij 7, 16.</i>	
4.	nee nee auto	1,0 1,0 1,0	1	Op een aantal plaatsen in de provincie is de houtengeleiderail geplaatst als bermbeveiliging. Deze is zodanig zwaar uitgevoerd dat ik dat zeer storend vind. Bovendien moeten er hiervoor wel heel veel bomen gekapt worden om de eiken langs de dijk te beschermen. Ik pleit voor een andere, veilige maar minder nadrukkelijke oplossing.	<i>Geleiderail kan in verschillende varianten uitgevoerd worden (ronde balk, vierkant), of als stalen variant. Insteek is de maatregel 'geleiderail' alleen toe te passen bij handhaven huidig tracé op delen waar dat het meest zinvol is.</i>	
5.	nee nee auto	1,0 1,0 1,0	1			
6.	nee nee auto	0,75 0,75 0,75 0,75	1			

7.	nee nee auto fiets	1,0	1,0	1,0	1	Rechterensedijk is geen verkeersader van belang, dus alleen geschikt maken voor langzaam/recreatief gebruik	<i>Gemeenteraad heeft Rechterensedijk wél als belangrijke verkeersader aangemerkt, als schakel in de route Dalfsen - Lemelerveld. De weg kan niet dicht voor dit verkeer en ook niet voor bestemmingsverkeer en verkeer richting Hessum en Vilsteren. Dit verkeer heeft geen alternatief. Zie ook antwoord bij 3 en 16.</i>
8.	nee nee auto voet fiets	1,0	1,0	1,0	1	Een zelfde probleem is er bij het eerste deel van de Poppenallee	<i>Vraag: Lift de Poppenallee mee met de ideeën over de Rechterensedijk? Nee. De provincie beheert de Poppenallee. Dalfsen wil wel gebruik maken van de ervaringen van de provincie. Er is afstemming op ambtelijk niveau, maar geen koppeling qua besluitvorming, om te voorkomen dat beide projecten elkaar vertragen door procedureperikelen.</i>
9.	nee nee auto fiets		3,0		1	In elk geval geen bomenkap!	
10.	nee nee auto	1,0	1,0	1,0	1	Maak er geen weg van waar ook hard kan worden gereden. Op zo'n kort stuk moet het aspect tijd toch niet mogen meespelen.	<i>Vraag: Waarom geldt juist op het smalste stuk van de dijk een snelheid van 70km/h? Maak de snelheidslimiet zo laag mogelijk en voer het per direct in! Snelheid varieert nu van 80 via 50 naar 70. Daadwerkelijke snelheid ligt op smal stuk rond de 60 en op het brede deel tegen de 70. Keuze voor 60 of 80 heeft inderdaad weinig gevolgen voor de reistijd. Het gaat in dit project echter primair om de veiligheid. Die heeft meer nodig dan een (juridische) snelheidsbeperking. Zie Verkenning hoofdstuk 2, onderdeel verkeer en antwoord bij 1,2,15,23.</i>
11.	nee nee auto fiets	1,0	1,0	1,0	1	Een extra aantal uitwijkmogelijkheden voor personenauto's maken, zodat men makkelijker vrachtwagens door kan laten gaan.	<i>Deze maatregel is beschreven in hoofdstuk 3 Oplossingsrichtingen van de Verkenning. Niet opgenomen als kansrijke oplossing, omdat hij op zichzelf staand (vrijwel) niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Het is een oplossing voor ergernis over elkaar passeren. Als zodanig kan hij meegenomen worden bij handhaving van het huidige tracé als flankerende maatregel.</i>
12.	nee nee auto fiets	1,0	1,0	1,0	1	Het moet in combinatie met de hele weg naar Ommen en niet alleen dat stukje tussen Dalfsen en kasteel Rechteren. Als dat zo is laat het dan zo met wat kleine aanpassingen. De totale weg wel veiliger maar met behoud van bomen en oog voor het landschap.	<i>In de Verkenning is in hoofdstuk 2 onderdeel verkeer de rol van de Rechterensedijk in het totale netwerk beschreven. Wegcategorie is gebiedsontsluitingsweg als onderdeel van de route Dalfsen -Lemelerveld. Route naar Hessum - Vilsteren - Ommen heeft lagere categorie (erftoegangsweg) en is daarom 60 km/uur. Optie 'weg zo laten met kleine aanpassingen' is opgenomen als uit te werken variant.</i>
13.	nee nee auto fiets	1,5	1,5		1		
14.	nee nee auto fiets	1,0	1,0	1,0	1	De bomenrij aan de kant van het fietspad kappen tot net voorbij de 'dodenbocht'. Plm. 2,5 meter richting het fietspad een nieuwe rij forse bomen planten. De bestaande weg kan dan met plm. 2 meter verbreed worden richting het fietspad.	<i>Praktische oplossing. Deze optie is onderzocht in de Verkenning hoofdstuk 2 onderdeel Verkeer. Niet als kansrijk doorgevoerd, omdat eisen Waterschap verbreding richting het dijklichaam (dus richting fietspad) niet toestaan. Variant van 'eenzijdig kappen' door raad wel toegevoegd aan uit te werken oplossingen. Zie verder Verkenning hoofdstuk 4 en 5.</i>

15.	nee	nee	auto fiets	1,5	1,5		1	Ik heb de video presentatie gezien en daar wordt gesproken over veel gewonden en doden die gevallen zijn. Voor mij is niet duidelijk of dit in verhouding tot andere wegen 'veel' is en daarnaast is voor mij niet duidelijk of de gewonden en doden die gevallen zijn te maken hebben met de snelheid van de voertuigen of dat er ook andere factoren een rol gespeeld hebben. <i>Zie Verkenning hoofdstuk 2. In de jaren 2000 t/m 2011 zijn op deze weg door de politie 47 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij 21 slachtoffers vielen. De Rechterensedijk is daarmee het onveiligste wegvak van de gemeente Dalfsen. Met andere woorden: de gemeente heeft geen weg in beheer waar meer slachtoffers vallen dan hier. In de Verkenning hoofdstuk 2 onderdeel verkeer staan de ongevalstypen omschreven. Snelheid speelt niet alleen een rol. Vaak voorkomende ongevalsoorzaak is in de rechterberm raken, corrigeren naar links en daar een boom raken. Berm is niet 'vergevingsgezind' doordat obstakelvrije ruimte tussen asfalt en bomen kleiner is dan richtlijnen voorschrijven, of op delen zelfs geheel ontbreekt. Zie ook 1,2,10,23</i>
16.	nee	nee	auto fiets	1,5	1,5		1	Het is een van de laatste oude lanen van Dalfsen, beperk het tot lokaal verkeer met lage max snelheid. Niet nodig geschikt te zijn voor alle verkeer en voor iedereen inclusief sluijverkeer, grote vrachtwagen e.d. Voor grote bedrijven als Foreco en Gasunie heeft een ruimte, andere ontsluiting bijvoorbeeld langs het spoor meer te bieden. Een na laatste oplossing sluit ook aan op maatregelen op de Poppenallee.
17.	nee	nee	auto	1,0	1,0	1,0	1	<i>Aspect 'landschappelijke kwaliteit' en 'kwaliteit laanstructuur' hebben meegewogen vanwege de waarde als oude laan. Gemeenteraad hecht echter ook waarde aan een goede verbinding tussen de kernen Dalfsen en Lemelerveld. Weren van grote vrachtwagens mogelijk voor voertuigen die geschikte alternatieve route kunnen kiezen, bijvoorbeeld via N35 en/of N348. Vrachtverkeer uit de omgeving heeft vaak geen alternatief. Vrachtverkeer via bijvoorbeeld Diezerstraat of Bosrandweg ongewenst. Zie ook 3,7,26</i>
18.	nee	nee	auto fiets voet	1,0	1,0	1,0	1	Met behoud van beide bomenrijen een extra rijbaan, de huidige kan dan eenrichtingsverkeer worden, de nieuwe ernaast tegengestelde richting.
19.	nee	nee	auto fiets	1,0	1,0	1,0	1	Vraag: Is ook overwogen het fietspad en de rijbaan te verwisselen? Waarschijnlijk moet de dijk daarvoor worden verbreed, maar de waterkering wordt daarmee toch versterkt? <i>Ja, die optie is overwogen. Zie Verkenning hoofdstuk 4. Vereist maatregelen aan de noordkant, richting de Vecht. Conflicteert met visie Waterschap - 'Ruimte voor de Vecht'.</i>
20.	nee	nee	auto	1,0	1,0	1,0	1	
21.	nee	nee	auto	1,5	1,5		1	Een laan als deze krijg je niet meer terug. Ik zou ervoor kiezen om de laanbomen in stand te houden en te gaan voor een bermbeveiliging en verlichting, zodat de veiligheid een stuk hoger ligt.
22.	nee	nee	auto	1,5	1,5		1	<i>Correspondeert met optie 'huidig tracé met flankerende maatregelen'</i>

23.	nee	nee	auto fiets	1,5	1,5		1	1. Sleep de verkeersveiligheid er niet met de haren bij, met aangepaste snelheid rijden voorkom je meer ongelukken dan met bomenkap. 2. Er zijn uitwijkmogelijkheden, die kunnen wellicht verbeterd worden en er kunnen er misschien een paar bij, een enkele boom kappen.	<i>Verkeersveiligheid is uitgangspunt, geen onderbouwingsaspect. Aanpassen van de snelheid niet voldoende voor het voorkomen van belangrijke ongevalsoorzaak: in rechterberm komen, corrigeren naar links en daar boom raken. Zie Verkenning hoofdstuk 2 en antwoord bij 1,2,10,15. Maken passeermogelijkheid: Zie Verkenning hoofdstuk 4 en antwoord bij 11.</i>		
24.	nee	nee	auto fiets	1,5	1,5		1	Kijk hoe de uitwijkplaatsen erbij liggen en breng eventueel verbeteringen aan.	<i>Zie Verkenning hoofdstuk 4 en antwoord bij 11.</i>		
25.	nee	nee	auto fiets	0,75	0,75	0,75	0,75	1	Maak een goed plan, waarbij zowel landschap, veiligheid en doorstroming prioriteit hebben. Geen halve maatregelen, dan krijg je later weer problemen.	<i>Is zeker de insteek. Ontwerp waarin landschap, veiligheid en doorstroming allemaal evenveel prioriteit hebben is echter niet te realiseren omdat ze verschillende inrichtingsvormen vragen. Daarom is gevraagd gewichten toe te kennen aan die aspecten.</i>	
26.	nee	nee	auto fiets	1,5	1,5		1	De Rechterensedijk is zo karakteristiek voor de aanblik van Dalfsen en kasteel Rechteren, dat de bomenrij in stand moet worden gehouden. Ontmoediging van verkeer en vooral vrachtverkeer verdient prioriteit.	<i>Zie Verkenning hoofdstuk 2 en antwoord bij 3,7,16</i>		
27.	nee	nee	auto vracht- wagen				1,5	1,5	1	De Rechterensedijk maakt onderdeel uit van de verbinding tussen de dorpskernen Dalfsen en Lemelerveld. De gemeente heeft de ambitie uitgesproken om tussen de kernen de bereikbaarheid te vergroten en te streven naar wegen waarop 80km/uur gereden mag/kan worden. Momenteel voldoet de verbinding tussen Lemelerveld en Dalfsen niet aan dit streven. In het geval er verbeteringen doorgevoerd worden is het zeer belangrijk dat de doorstroming richting Dalfsen (en ook naar Zwolle) vanuit Lemelerveld geoptimaliseerd wordt. Een verdere beperking (na de afwaardering van de Lemelerveldseweg richting Heino) is niet acceptabel. Onze voorkeur gaat hierom uit naar een oplossing waarbij de weg ingericht wordt voor een goede doorstroom van het verkeer. Hierbij zou een snelheid van 80 km/uur gerealiseerd moeten worden. Een verdere beperking van de huidige doorstroom en afwaarderen van de snelheid is door ons niet gewenst.	<i>Klopt met uitgangspunten gemeenteraad, vertaald in beleidslijn Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. Categorie erftoegangsweg voor Lemelerveldseweg ook daarin vastgelegd. Ontsluiting Lemelerveld met hoofdwegennet richting Ommen, Raalte (N348) en Zwolle (N35) heeft baat bij geplande nieuwe aansluitingen op N348. Vervoersbewegingen vanuit Lemelerveld naar Zwolle via Rechterensedijk laten verlopen is in overeenstemming met gebiedsontsluitende functie van die route, maar houdt zich moeizaam tot het beschikbare huidige profiel en het landschap. Optimalisatie doorstroming is afwegingscriterium in project Rechterensedijk. Zie Verkenning hoofdstuk 1 Doelstelling en hoofdstuk 2 onderdeel verkeer.</i>
28.	nee	nee	auto tractor	1,0			1,0	1,0	1	Kap aan beide zijden de bomen (van afwaarderen naar 60 km/uur wordt de weg niet breder en blijft elkaar passeren met grotere voertuigen een probleem). Verbreed de weg volgens de richtlijn voor 80 km/uur. Plant aan beide zijden nieuwe bomen en over 25 jaar heb je een prachtige nieuwe laanstructuur. Een groter geschenk kun je de volgende generaties niet geven. Als regeren volgens u als politicus vooruitzien is, is volgens mij de keuze niet zo moeilijk.	<i>Passeerprobleem weegt mee, maar is niet het doel van de Verkenning. Zie Verkenning hoofdstuk 3 en antwoord bij 11. Voorgestelde optie waarbij alle bomen worden gekapt vraagt aanvullend ophoging van het profiel aan spoorzijde. Verbreden weg moet richting spoor vanwege eisen Waterschap, dus bomen aan fietspadkant ook kappen heeft geen meerwaarde. Zie verder Verkenning hoofdstuk 3 en antwoord bij 14.</i>
29.	nee	nee	auto	1,5	1,5				1		

30.	nee nee auto fiets voet	1,0	1,0	1,0		1		
31.	nee nee auto	1,5	1,5			1	Als kap onvermijdelijk is, dan kap aan beide kanten, verbreden van de weg en nieuwe laan aan beide kanten planten. <i>Zie antwoord bij 28.</i>	
32.	nee nee auto fiets	1,5		1,5		1	Maak goede wijkplaatsen zodat ook de grotere vrachtwagens elkaar goed kunnen passeren. De ongelukken gebeuren niet in het smalle stuk, maar daar waar de weg weer breder is! Mocht ingrijpen onvermijdelijk zijn, dan is het cultuurhistorisch het meest verantwoord om de bomen aan beide zijden te kappen, de weg IETS te verbreden en vervolgens aan beide zijden nieuwe bomen te plaatsen dan ontstaat er weer een mooie nieuwe laan. <i>Zie antwoord bij 11,23,28.</i>	
33.	? nee auto	0,75	0,75	0,75	0,75	0,5	0,5	Ik heb er vertrouwen in dat er goed onderbouwde en weloverwogen besluiten worden genomen. <i>Is ook de insteek.</i>
34.	nee nee auto fiets voet	1,0	1,0	1,0		1,0	Rotonde bij samenkomen wegen met nieuwe brug met uitsluiting van Vechtdijk. <i>Nieuwe brug geen onderdeel van dit project. Wel rekening gehouden met rotonde Rechterensedijk - Poppenallee als mogelijke toekomstige situatie.</i>	
35.						1	Landschap Overijssel is van mening dat de Rechterensedijk een zeer belangrijk beeldbepalend landschapselement in het landschap ten zuiden van de Vecht vormt. Ons standpunt is dan ook dat te allen tijde deze kwaliteit zwaar moet wegen in de besluitvorming over het aanpassingsvoorstel voor de Rechterensedijk. Het gebied ten zuiden van de Vecht is in alle beleidsnotities gemarkeerd als kleinschalig landschap, met de focus op beleving en recreatie. Een ingreep in de boombeplanting van de weg op deze plek zou aan deze ambitie zwaar afbreuk kunnen doen. Voor ons biedt scenario 3 de enige oplossing: bestaande situatie met 60 km/uur en behoud van de bomen. Hiermee wordt een veilige, duurzame en landschappelijk aanvaardbare situatie gecreeerd. Met minimale aanpassingen als verkeershavens, bermverharding en geleiderails kan de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeterd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het landschapsbeeld. Optie 3 is daarnaast snel realiseerbaar en is veruit het goedkoopst. Met de geplande aanpassingen van de naburige wegen Zwolle-Almelo en Zwolle-Ommen is aanpassing van het weggedeelte Rechterensedijk niet noodzakelijk. Aanpassingen zullen ongewenst sluipverkeer alleen maar stimuleren. Dit moet juist voorkomen worden. Verlagen van de reistijd is gelet op de minimale tijdswinst geen belangrijk item. Nieuwe wegen of extra banen is gelet op de forse landschappelijke ingreep zeer ongewenst. Dit alles maakt de overige scenario's ongewenst. <i>Voor kennisgeving aangenomen.</i>	
36.	nee nee auto fiets	1,5	1,5			1	Aandacht voor het groen als welzijnsfactor voor de burger! <i>Groen weegt mee bij 'kwaliteit laanstructuur' en 'landschappelijke kwaliteit'.</i>	

37	nee nee auto	1,5	1,5	1	Als de snelheid verlaagd wordt en er uitwijkmogelijkheden verbeterd worden en grote voertuigen zo veel mogelijk geweerd worden is de situatie veilig. Overigens komen er ook nu nauwelijks ongelukken voor.	<i>Beweringen kloppen niet met cijfers en onderzoeksgegevens. Zie verder Verkenning hoofdstuk 2, onderdeel verkeer en antwoorden bij 1,2,10,15,23</i>	
38	nee	1,0	1,0	1,0	1	Om het natuurlijk en cultureel kapitaal zo min mogelijk schade toe te brengen is de keuze voor de 60 km variant de meest verstandige. Waardebehoud voor het vechtdal, geen kap, geen extra grondbeslag. Verstandige inzet van de schaarse financiële middelen. Verkeersveiligheid voldoende gediend.	<i>Komt overeen met optie 'huidig tracé met flankerende maatregelen'.</i>
39	nee nee auto tractor fiets	1,0	1,0	1,0	1	Vanaf de beruchte bocht richting Dalfsen een nieuwe weg over bestaande fietspad en de bestaande weg een fietspad maken. Kunnen alle bomen blijven bestaan.	<i>Zie Verkenning hoofdstuk 4 en antwoord bij 19.</i>
40	ja nee auto fiets voet					Verlichting in de weg, kattenogen op korte afstand van elkaar zodat de bochten goed te zien zijn. Duidelijke uithammen maken. Eventuele controle op snelheid, 60 km/h is hard genoeg.	<i>Komt overeen met optie handhaven huidig tracé met flankerende maatregelen.</i>
41	ja nee auto fiets					Een kleine reistijd verlenging in een fraai landschap is, zekere bij deze kleine afstand, acceptabel.	<i>Zie 1,2,10,15,23</i>
42						Ik wil degene die de besluitvorming hebben voorbereid complimenteren met de uitstekende presentatie en toelichting bij het in kaart brengen van de problematiek en de mogelijke oplossingen.	1. Gesteld wordt: 'Rechterensedijk is meest onveilige wegvak in de gemeente Dalfsen'. Wat is de locatie, de aard, en de ernst van de ongevallen? <i>Zie Verkenning hoofdstuk 2 onderdeel verkeer en antwoord bij 15.</i> 2. Wat is de huidige wegcategorie van de Rechterensedijk in de provinciale wegenstructuur? <i>Gebiedsontsluitingsweg (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan). Geen provinciale verantwoordelijkheid.</i>
43	ja nee auto tractor fiets voet					De combinatie bestaande uit: vanuit Dalfsen tot aan de 'dodenbocht' eenzijdige kap aan de fietspadzijde, vanaf de 'dodenbocht' tot aan kasteel Rechteren kappen van een rij bomen (hier staat nu een dubbele rij aan fietspadkant). Dit alles in combinatie het trace naar een 60 km weg en planten van een nieuwe rij bomen aan het fietspad van Dalfsen tot aan de 'dodenbocht'. Dit om de laanstructuur voor de toekomst te behouden.	<i>Praktische gedachtegang. Zie antwoord bij 14. Verbreden richting fietspadzijde conflicteert met visie Waterschap - Ruimte voor de Vecht. Zie verder Verkenning hoofdstuk 4 en 5.</i>
44	ja nee auto					Een bredere (en wellicht betere) weg trekt verkeersstromen aan. Vandaar mijn advies: verander niets, maar maak de weg wel 'netjes' (nieuw asfalt en belijning).	<i>Komt overeen met optie handhaven huidig tracé met flankerende maatregelen. Belijning is hier onderdeel van. Nieuw asfalt bij onveranderd profiel moeilijk, fundering opnieuw kan niet met boomwortels.</i>
45	auto tractor	1,5	1,5	1		Zie brief 20 april 2012. Strekking: eenzijdige bomenkap, liefst aan fietspadzijde, eventueel aan spoorzijde, maar nadeel is dan verlies landbouwgrond. Snelheid 60 km/uur.	<i>Zie antwoord bij 43 en Verkenning hoofdstuk 4 en 5.</i>

Scores totaal

Totaal scores klankbordgroep														
absoluut	24	1	1	12	5	11	1							
relatief	44	2	2	22	9	20	2							
Totaal scores internet														
absoluut	39	4	2	15	39	6	13	4	2	4	5	25	1	
relatief	33	3	1	13	34	5	11	10	5	10	11	61	3	
Totaal scores inloopbijeenkomst														
absoluut	51	14	10	36	84	43	17	7	13	14	5	39	0	
relatief	20	5	4	14	33	17	7	9	17	18	6	50	0	
TOTAAL														
absoluut	114	19	13	63	128	60	31	11	15	18	10	64	1	
relatief	27	4	3	15	30	14	7	9	13	15	8	54	1	