

Samenvatting

Op de Rechterensedijk gebeuren structureel ongevallen. In de periode 2000 t/m 2011 zijn 47 ongevallen geregistreerd, waarvan 21 met (soms ernstig) letsel. Ook in de tijd voorafgaand aan het jaar 2000 gebeurden er (ernstige) ongevallen. Het college van Dalfsen wil een eind maken aan deze onveiligheid. De doelstelling van deze Verkenning is daarom het verkeersveiliger inrichten van de Rechterensedijk.

Verkeersonveiligheid

De ongevallenanalyse laat zien dat de meeste ongevallen gebeuren op het deel vanaf de bocht tot aan het kasteel. Het smalle deel van het station tot aan de bocht is het veiligst. Snelheid speelt bij de ongevallen een rol, maar is niet de enige factor. Vaak raken bestuurders rechts van de rijbaan, waarna ze door oversturen links de rijbaan afschieten. Hier raken ze een boom. Dit type ongeval heet een vast-voorwerpongeval en is in de regel ernstig. De redenen voor het in de rechterberm raken zijn divers en kunnen zowel op de bestuurder als op de inrichting van de weg terug te voeren zijn.

De doelstelling van de Verkenning richt zich op de inrichting van de weg. Hier is het onderdeel berm belangrijk. Als de berm goed ingericht is, kan een bestuurder de controle over het voertuig herwinnen. De berm moet dan voldoende draagkracht hebben en een ruime obstakelvrije zone. De obstakelvrije zone is het gebied langs de rijbaan waarin geen obstakel mag voorkomen dat bij aanrijding ernstige schade aan een voertuig en/of (dodelijk) letsel aan de inzittenden kan veroorzaken. Een boom met een diameter groter dan 80 mm. geldt als een obstakel.

Op de Rechterensedijk is de obstakelvrije zone nu te klein of zelfs geheel afwezig. Hoe hoger de maximumsnelheid, hoe groter de obstakelvrije ruimte hoort te zijn.

Voorkeursoplossing

De voorkeursoplossing gaat uit van het huidige tracé met flankerende maatregelen. Deze maatregelen spelen in op de specifieke ongevalsoorzaken op de Rechterensedijk. Met die gerichte aanpak wordt voldaan aan de doelstelling van het project.

Uitgangspunt is dat de bomen blijven staan. Bomen langs een weg zijn niet alleen potentieel onveilig. Ze hebben ook een functie in het aangeven van het wegbeeld. Op de Rechterensedijk voorkomt de bomenrij bovendien dat auto's van het talud af vallen.

De flankerende maatregelen spelen in op zowel de oorzaken als de afloop van ongevallen.

Omschrijving voorkeursoplossing

- De snelheid gaat van 70 naar 60 km/uur
- Er komt over het hele traject dezelfde kantbelijning
- Vanaf de bocht tot aan het kasteel wordt de berm (en dus de obstakelvrije ruimte) verbreed met grasbetonstenen ten koste van de asfaltbreedte.
- De berm krijgt overal semiverharding (grasbetonstenen)
- De bocht krijgt een geleiderail met verlichting
- Er worden wildmolentjes geplaatst tegen overstekend wild

Daarnaast wordt iets gedaan aan de ergernis over het elkaar moeilijk kunnen passeren op het krappe profiel tussen station en bocht.

- Er komen vijf passeerstroken van 2x25 meter aan de noordkant
- Overhangende bomen worden gesnoeid

De theoretische effectiviteit van de losse maatregelen varieert onderling globaal tussen 10% en 45% ongevalreductie.

De voorkeursoplossing kost rond de € 300.000,- en wordt gefinancierd uit de post 'Wensenlijst GVVP'. Dit bedrag is binnen deze post beschikbaar.

De kosten voor de voorkeursoplossing kunnen terugverdiend worden in de vorm van bespaarde maatschappelijke kosten van verkeersongevallen. Hoe groot de ongevalreductie straks in de praktijk zal zijn is niet precies te voorspellen. Als het totale maatregelenpakket voor een ongevalreductie van 20% zorgt duurt het terugverdienen ongeveer 3,5 jaar. Bij een reductie van 30% kan dat al binnen twee jaar.

Hoe is deze voorkeursoplossing tot stand gekomen?

Een interne projectgroep heeft – vanuit verschillende beleidsvelden – afwegingscriteria opgesteld. Uit zeventien uiteenlopende oplossingsrichtingen zijn met die criteria de meest kansrijke getrechterd. Voorwaarde was dat ze zouden voldoen aan de doelstelling. Deze kansrijke opties zijn gepresenteerd - eerst aan een consultatiegroep bestaande uit bewoners en belangengroepen - en daarna aan de rest van de bevolking. Iedereen is gevraagd de beste oplossing te kiezen en gewichten te hangen aan de afwegingscriteria die ook bij de trechtering waren gebruikt. De antwoorden hierop vormen de externe visie.

Afwegingscriteria

<i>Landschappelijke kwaliteit</i>	ik vind dat het landgoederenlandschap in stand moet blijven
<i>Uitvoeringstermijn</i>	ik vind het belangrijk dat op korte termijn maatregelen worden genomen
<i>Fysieke toestand weg</i>	ik vind het belangrijk dat de weg er strak bij ligt en goed onderhouden kan worden
<i>Verkeersveiligheid</i>	ik vind dat het aantal ongelukken omlaag moet en wil dat iedereen veilig gebruik kan maken van de weg
<i>Kwaliteit laanstructuur</i>	ik vind dat de bomenrijen langs de Rechterensedijk in stand moeten blijven
<i>Inpasbaarheid, bruikbaarheid</i>	ik vind dat de weg geschikt moet worden gemaakt voor het vlot laten doorstromen van het gemotoriseerde verkeer
<i>Financiën</i>	ik vind het belangrijk dat de kosten voor aanpassingen zo laag mogelijk blijven

Intern is dezelfde slag gemaakt voor het bepalen van een interne visie. Beide visies zijn vervolgens samengevoegd om de hoogst scorende oplossing te bepalen. Interne en externe visie telden beide voor de helft mee.

De oplossing “handhaven van het huidige tracé met flankerende maatregelen” kreeg de meeste punten. De voorkeur voor deze oplossing was overtuigend (48%).

Opvallend was dat het aspect verkeersveiligheid relatief laag scoorde. De onveiligheid op de Rechterensedijk wordt regelmatig afgedaan als een zaak die alleen hardrijders aan gaat. De informatie tijdens inloop en via de website heeft die visie maar ten dele kunnen nuanceren. De boodschap dat eenieder risico loopt in het verkeer, ook degene die zich aan alle regels houdt, is ook geen prettige en landt moeizaam.

Afwijking categorisering

De voorkeursoplossing wijkt af van het door de gemeenteraad in 2002 vastgestelde wegcategoriseringsbeleid uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Hierin staat dat de Rechterensedijk de categorie ‘gebiedsontsluitingsweg’ heeft. Ontwerpen die een aankleding als volwaardige gebiedsontsluitingsweg als uitgangspunt hadden, hebben in de afweging niet goed gescoord. Ze verbeteren de doorstroming, verkeersveiligheid, houden de laanstructuur in stand en zijn landschappelijk best inpasbaar te maken, maar ze scoren laag op uitvoeringstermijn (3-5 jaar) en financiën (1 tot 2 miljoen of meer). Verder kunnen ze problemen opleveren met de Natuurschoonwetstatus van landgoed Rechteren.

Bij het uitvoeren van het voorkeursalternatief kan het ombouwen naar volwaardige gebiedsontsluitingsweg als streefbeeld in stand blijven. Het uitvoeren van de voorkeursoplossing is dan een tussenstap. De onveiligheid wordt hierdoor op korte termijn een halt toegeroepen. Daar zit het verschil met in de tussentijd ‘niets doen’. ‘Niets doen’ betekent immers dat de komende jaren opnieuw slachtoffers geaccepteerd moeten worden.

Vervolg

Zodra de voorkeursoplossing door college en raad is goedgekeurd, wordt de voorbereiding en de uitvoering ervan in het jaarwerkplan van 2013 opgenomen.

Monitoring

Als de maatregelen zijn uitgevoerd, gaan politie en gemeente de situatie op de Rechterensedijk monitoren. Dit gebeurt over meerdere jaren. Zo wordt het effect van het maatregelpakket helder. In 2015 kan de raad bij de actualisatie van het GVVP de categorie van de Rechterensedijk herzien. Bij die beslissing kunnen resultaten van de monitoring van de dan uitgevoerde voorkeursoplossing gebruikt worden.