

Raadscommissievoorstel

Status: Voorbereidend besluitvormend

Agendapunt:	5
Onderwerp:	Verkenning Rechterensedijk
Datum:	12 november 2012
Portefeuillehouder:	dhr. E. Goldsteen
Decosnummer:	116
Informant:	Irene van Oenen E. i.vanoenen@dalfsen.nl T. (0529) 48 82 38

Voorstel:

1. De 'Verkenning naar het verkeersveiliger inrichten van de Rechterensedijk' vast te stellen.
2. In te stemmen met het uitvoeren van de voorkeursoplossing in 2013.
3. Het college de maatregelen drie jaar na uitvoering te laten evalueren en de resultaten terug te koppelen naar de raad.

Inleiding:

De Rechterensedijk is het onveiligste wegvak waar de gemeente Dalfsen verantwoordelijk voor is. De onveiligheid op de Rechterensedijk kan op korte termijn aangepakt worden door de weg anders in te richten en de maximumsnelheid van 70 naar 60 km/uur terug te brengen. Uw raad is hierover op 1 oktober 2012 geïnformeerd. Ondanks de informerende status van het onderwerp ontstond een inhoudelijke discussie. De Rechterensedijk is daarom alsnog als besluitvormend onderwerp op de raadsagenda van december opgenomen.

Argumenten:

In de periode 2000 t/m 2011 zijn op de Rechterensedijk 47 ongevallen geregistreerd, waarvan 21 met (soms ernstig) letsel. De onveiligheid is structureel, want ook in de tijd voorafgaand aan het jaar 2000 gebeurden er ongevallen. De meeste slachtofferongevallen gebeurden op het bredere deel, vanaf het ingaan van de bocht tot aan het kasteel. De voorkeursoplossing van het college pakt primair die onveiligheid aan.

1. Snelle verhoging verkeersveiligheid en verkleinen passeerprobleem

Het college wil vlot een eind maken aan de onveiligheid op de Rechterensedijk en heeft daarom onderzocht hoe de weg veiliger ingericht kan worden. Uitkomst is dat hiervoor de bermbreedte en – stevigheid aangepakt moeten worden, gecombineerd met geleiderails en verlichting in de bocht. Aanvullend moet de maximumsnelheid omlaag. De ongevalanalyse wijst namelijk uit dat deze factoren in de huidige situatie de slachtofferongevallen veroorzaken. De doelstelling wordt met de voorkeursoplossing al op korte termijn gehaald. Ook aan de belangrijke randvoorwaarde van het elkaar beter kunnen passeren wordt voldaan.

2. Zorgvuldige uitwerking leidt tot deze uitkomsten

De voorkeursoplossing is tot stand gekomen na gedegen integraal onderzoek naar alle relevante aspecten en een zorgvuldige, transparante reactieronde. Binnen de methodiek hebben, naast veiligheid, ook zes andere aspecten aandacht gekregen, die worden toegelicht op pagina 16 en 17 van de Verkenning. Belangengroepen, individuele burgers en politie zijn bij het proces betrokken. Alle varianten, ook de gebiedsontsluitende, zijn in de reactieronde uitgewerkt. De door het college gebruikte methodiek is vooraf ter informatie uitgelegd aan de raad. Dit gaf geen aanleiding de methodiek te wijzigen. De uitwerking van de gebiedsontsluitende varianten (80 km/uur) – met visualisaties en alle plussen en minnen - staat in de Verkenning op de pagina's 20 – 23. Voor de inloop op 2 april 2012 zijn ze aanvullend op tekening uitgewerkt. De tabellen uit de Verkenning met de voor – en nadelen zijn als bijlage bij dit raadsvoorstel bijgevoegd. Uitleg over de Waterschapseisen bij eenzijdige bomenkap aan fietspadzijde is te vinden in de Verkenning op pagina 14 en 27. Het college vindt dat deze varianten voldoende in de steigers zijn gezet. Het college ziet geen aanleiding te investeren in een nog gedetailleerder uitwerking van de afgevalen varianten.

3. Waarom de voorkeursoplossing voor verhoogde verkeersveiligheid zorgt

De voorkeursoplossing van het college gaat de onveiligheid aanpakken en haalt en passant de scherpe kanten van de doorstromingsproblemen af. De nadruk ligt op de veiligheid. Vanuit die insteek zijn de maatregelen op het deel van bocht tot aan kasteel het belangrijkste. Het type ongeval dat hier gebeurt heeft een directe relatie met de berm. Iemand die met de wielen in de rechterberm komt, maakt een stuurcorrectie naar links en rijdt aan de andere zijde van de weg tegen een boom. Deze manoeuvre ontstaat vooral doordat de berm te smal is. Er is te weinig ruimte tussen de rand van het asfalt en de bomen (obstakels). Ook de hardheid van de ondergrond speelt mee.

Daarom gaat de voorkeursoplossing van het college uit van het vergroten van de obstakelvrije ruimte (bermbreedte) op dit deel, gecombineerd met het toepassen van grasbetonstenen.

In de bocht komen aanvullend geleiderails. Een schampende beweging zorgt namelijk voor een minder ernstige afloop van een ongeval dan een botsende beweging.

Bij of in de geleiderails komt verlichting. Die keuze komt voort uit de ongevalanalyse, die liet zien dat relatief veel ongevallen te maken hadden met duisternis of slecht zicht.

Op het smalle deel is het minder onveilig. Daar zijn vooral problemen met het elkaar passeren.

Daarom komen hier vijf passeerhavens, die elk twee meter breed zijn en vijftwintig lang. Ze worden verhard. Op pagina 52 – 55 van de Verkenning staat de gedetailleerde uitwerking van de

voorkeursoplossing. De uitwerking was ook opgenomen in het informerende raadsvoorstel van oktober, dat als bijlage bij dit voorstel is gevoegd.

4. Toekomstvaste oplossing door monitoring en bijstelling

Als de voorkeursoplossing is uitgevoerd, gaat het college samen met de politie de situatie monitoren. De eerste drie jaar na uitvoering (2013) plannen wij evaluatiemomenten in, die de effectiviteit van de nieuwe inrichting meten. Aan de hand van deze uitkomsten kunnen wij als college bijstellingen (laten) uitvoeren. De voorkeursoplossing zorgt zodoende voor een structurele verbetering van verkeersveiligheid en doorstroming.

5. Voorkeursoplossing is uitvoerbaar binnen huidig beleid

De wegcategorie hoeft niet aangepast te worden voor het realiseren van de voorkeursoplossing. Het is toegestaan een lagere snelheid in te stellen dan 80 km/uur op een gebiedsontsluitingsweg. Vergelijk dit met de aanpak van N348 en Poppenallee door de provincie, of de N35 van het Rijk.

Risico's:

Vanuit de invalshoek doorstroming (80 km/uur) kan gebrek aan draagvlak een risico zijn. De gedachte dat de voorkeursoplossing al na enkele jaren vervangen zou moeten worden is een tweede risico. Vervangen is echter niet nodig omdat monitoring en bijstelling (zie punt 4 hierboven) de oplossing steeds bij de tijd houden. Als derde risico geldt het verliezen van de mogelijkheid voor BDU-subsidie in 2013 door uitstel of wijziging van het collegebesluit.

Alternatieven:

Eenzijdige bomenkap is afgefallen omdat dit de laanstructuur aantast, een lange uitvoeringstermijn kent en vrij duur is. Met name de slechte score op laanstructuur weegt zwaar, want dit aspect werd in de afweging het belangrijkste gevonden. De baten liggen bij aspecten die minder gewicht hebben gekregen. Geëindigd op de één na laatste plaats in de Verkenning.

Opschuiven van het gehele wegprofiel (van de overblijvende bomenrij af) is nodig om aan weerskanten voldoende obstakelvrije ruimte te creëren. Kap aan fietspadzijde en naar die zijde opschuiven conflicteert met eisen Waterschap. Daarom past een gebiedsontsluitingsweg hier niet, alleen een erftoegangsweg. Voor herplant is geen ruimte.

Raming erftoegangswegoptie tussen € 630.000,-, (zonder geleiderail in de bocht) en € 737.000,- (met rail).

Opschuiven en kappen aan *spoorzijde* biedt wel mogelijkheden voor een gebiedsontsluitingsweg en ook herplant is mogelijk. Grondaankoop en ophoging aan de kant van het spoor is dan aanvullend nodig. Raming gebiedsontsluitende optie € 995.000,-.

Extra rijbaan is afgefallen omdat hier een lange uitvoeringstermijn aan hangt, de variant niet binnen het bestemmingsplan past en duur is, niet alleen in aanleg, maar ook structureel qua onderhoud (twee rijbanen). Zwaarwegende aspecten als laanstructuur, kwaliteit landschap en verkeersveiligheid scoren goed, dus derde plaats in de Verkenning. Raming € 1.800.000,- (geheel) of € 1.000.000,- (tot aan de bocht).

Nieuwe weg langs het spoor is afgefallen vanwege de lange uitvoeringstermijn, de dubbele structurele onderhoudskosten (twee wegen), de hoge aanlegkosten (inclusief grondaankoop) en de mogelijkheid van aantasting van de Natuurschoonwetstatus (NSW) van landgoed Rechteren. De variant past ook niet binnen het bestemmingsplan. In de Verkenning desondanks op de tweede plaats geëindigd, omdat de zwaarwegende aspecten kwaliteit laanstructuur en verkeersveiligheid er volop op vooruit gaan, evenals de inpasbaarheid en bruikbaarheid. Raming € 2.000.000,- (exclusief eventuele kosten NSW).

Niets doen betekent dat de passeerproblemen blijven bestaan en jaarlijks rond 1,75 slachtoffers (gewonden en/of doden, gebaseerd op voortschrijdend gemiddelde) geaccepteerd moeten worden. Maatschappelijke kosten verkeersgewonden gemiddeld € 250.000,- per slachtoffer.

N.B. Alle varianten met een langere uitvoeringstermijn houden automatisch één of meer jaren 'niets doen' in.

Bekijk aanvullend de bijlage voor volledige tabellen met voor- en nadelen.

Financiële dekking:

De kostenraming die - per onderdeel - op pagina 52, 53 en 54 van de Verkenning staat toegelicht, komt op € 300.000,-. Binnen de post 'Wensenlijst GVVP' is dat bedrag beschikbaar. Voor de voorkeursoplossing is voor het jaar 2013 BDU-subsidie aangevraagd bij de provincie. Uiterste datum voor indienen was 1 oktober 2012. Als deze aanvraag toegekend wordt, kan tot maximaal 50% gesubsidieerd worden. Van het geraamde bedrag van € 300.000,- komt dan nog € 150.000,- voor rekening van de gemeente Dalfsen.

De provincie bereidt momenteel ambtelijk de beslissing voor. Als de besluitvorming over de Rechterensdijk door de gemeente wordt uitgesteld, of als de voorkeursoplossing inhoudelijk nog sterk wijzigt of zelfs vervalt, vervalt de subsidieoptie voor 2013.

Communicatie:

De consultatiegroep Rechterensdijk krijgt rechtstreeks bericht van het raadsbesluit. Verdere berichtgeving via website en Kernpunten.

Vervolg:

Na besluitvorming door de raad is geen actie van de raad meer nodig. Het college voert het besluit uit. De raad krijgt informatie van het college over de effecten van de voorkeursoplossing via de bij punt 4 besproken monitoring.

Bijlagen:

Vergelijking alternatieven
Verkenning
Raadscommissievoorstel informerend van 1 oktober 2012
Schets voorkeursoplossing
Reactienota

Burgemeester en wethouders van Dalfsen,

de burgemeester,
drs. H.C.P. Noten

de secretaris-directeur,
drs. H. Zwart

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Dalfsen;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 september 2012 en 12 november 2012, nummer 116;

overwegende, dat de Rechterensedijk structureel verkeersslachtoffers eist, wat persoonlijk leed veroorzaakt;

dat slachtofferongevallen daarnaast maatschappelijke kosten met zich meebrengen;

dat op het eerste deel tussen station en bocht geregeld ongemak ontstaat, doordat (grote) voertuigen elkaar moeilijk kunnen passeren;

gelet op de uitkomsten van de 'Verkenning naar het verkeersveiliger inrichten van de Rechterensedijk', waarin een maatregelpakket staat waarmee de gemeente meteen in 2013 de veiligheid kan verbeteren en het passeerprobleem aan kan pakken;

gezien de Verkenning en de Reactienota, die de uitkomsten van de reactieronde onder burgers en belanghebbende instanties weergeeft;

b e s l u i t :

vast te stellen de 'Verkenning naar het verkeersveiliger inrichten van de Rechterensedijk'

tot het

- uitvoeren van de voorkeursoplossing in 2013;
- laten evalueren van de maatregelen door het college.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Dalfsen in zijn openbare vergadering van 17 december 2012.

De raad voornoemd,

de voorzitter,
drs. H.C.P. Noten

de griffier,
N.A. IJnema Msc