

Technische vragen van de fractie van Gemeente Belangen.

A : Het verschil in kosten voor de 2 varianten is heel miniem gezien de grote technische verschillen. Is dat wel reëel . Zeker op het eerste gedeelte vanaf de rotonde is het hoogte verschil zeer groot en zullen de verschillen groter zijn dan nu in de begroting van de varianten is aangegeven. Ook de kosten van de gelijke noordelijke havens 2 4 en 6 laten in beide begrotingen verschillende bedragen zien. Hoe kan dat.

Vershil tussen de beide bedragen is 26000 ipv 27000

B: We zien de laatste uitwijk haven (NR.6) aan de noordzijde bij de " dodenbocht" liever aan de zuidzijde . Vanuit de richting Ommen is de noordelijke een heel onlogische plek.

Is het erg bezwaarlijk (technisch en/of financieel) om deze te verplaatsen. Verkeer dat vanaf Ommen komt door de bocht kan geen kant op in de bocht zelf , terwijl verkeer uit Dalfsen dat een beter overzicht heeft dan kan uitwijken om de " sluiswerking " te voorkomen.

C: Als Rechteren wel wil meewerken blijven dan de zuidelijke havens nog mogelijk .

Of in ieder geval deze laatste uitwijk haven 6

Beantwoording

A. Kostenverschil tussen variant 1 en 2 reëel

Bij de beide varianten met zes passeerstroken, waarvan drie op een gelijke manier worden aangelegd is het kostenverschil op het totaal relatief gering. In detail is dat echter wel verschillend. In variant 2 zijn de kosten voor de aanleg van de passeerstroken 1 en 3 aan de zuidzijde circa het dubbele t.o.v. de noordelijke aanleg. Bij passeerstrook 5 is dat verschil minder groot, omdat daar geen sprake van de aanleg van een duiker.

Vershil in kosten van de gelijke noordelijke havens 2, 4 en 6

De verschillen in beide calculaties hebben betrekking op de drainage, die wel bij variant 1 in alle passeerhavens is doorberekend en niet in variant 2 (passeerhavens 2-4-6). Achtergrond van de keuze was om in variant 1 meer te voorzien t.a.v. de ontwatering (en dus daar budget voor te hebben). Dit is in de calculaties opgenomen onder drainage in variant 1 en niet in variant 2, omdat daar voldoende ruimte is in de post onvoorzien %. Drainage is voor de passeerstroken aan de zuidkant niet nodig.

Vershil tussen de beide bedragen

Het verschil tussen beide ramingen in het rapport is inderdaad €26.000 i.p.v. €27.000

B. Uitwijkhaven nr 6 aan zuidzijde ipv noordzijde

Bij de reconstructie met variant 1 is alles aan één kant, met variant 2 is het om-en-om. Beide varianten zijn verkeerskundig gezien eenduidig voor de weggebruiker.

Bij de uitwerking van variant 2 is bewust gekozen voor de aanleg van de passeerstrook 6 aan de noordzijde. De weggebruiker vanaf Ommen kan het betreffende deel de Rechterensedijk niet overzien en heeft na de bocht, aan het begin, de mogelijkheid uit te wijken als er tegemoet komend verkeer is. De verwachting is dat een weggebruiker vanaf het station (en deze bocht beter overziet) door zal rijden naar het eind zonder de (eventuele zuidelijke) passeerstrook te gebruiken.

In realisatie van de passerstrook 6 aan de zuidzijde is technisch mogelijk. De (meer)kosten zijn naar verwachting vergelijkbaar aan andere zuidelijke passeerstroken. Bij aanleg aan de zuidzijde moet rekening gehouden worden met overleg/afstemming zoals dit voor variant 2 is aangegeven (Rechteren, Waterschap).

C. Medewerking Rechteren

Als Rechteren meewerkt zijn de zuidelijke passeerstroken mogelijk.

Het rapport beschrijft de inrichting van de aangegeven passeerstroken (1, 3 en 5) aan de zuidzijde met variant 2. Voor deze variant is overleg met Rechteren (en het Waterschap i.v.m. de watergang) nodig. Bij variant 1 is echter deze afhankelijkheid er niet en is de realisatie sneller op te pakken.

De optie van passeerstrook 6 aan de zuidzijde is niet concreet uitgewerkt en onderzocht (zie ook B). Bij de detailuitwerking is het aantal en de plaats van de passeerstroken onderzocht, wat heeft geresulteerd in de beschreven twee varianten.