



*Rapport*

## **Uitwerking variant extra rijbaan Rechterensedijk**

gemeente **Dalfsen** 

**Opdrachtgever:**  
Gemeente Dalfsen

**Projectnummer:**  
31047133

**Datum:**  
11 oktober 2013

**Bezoekadres**

Dorpsstraat 20  
7683 BJ Den Ham

**Postadres**

Postbus 12  
7683 ZG Den Ham

T +31 (0) 546 67 88 88

F +31 (0) 546 67 28 25

E info@roelofsgroep.nl

**Tevens vestigingen in**

Stadskanaal  
Steenwijk  
Veenendaal


**Projectgegevens**

Naam: Uitwerking variant extra rijbaan Rechterensedijk  
Nummer: 31047133  
Documentnummer: R01-D01-31047133-mht2  
Status: Definitief/01  
Datum: 11 oktober 2013  
Auteur: Ing. M. Holtmaat

**Opdrachtgever**

Gemeente Dalfsen  
Postbus 35  
7720 AA Dalfsen

**Autorisatie**

Naam: Ing. M. Reurink  
Handtekening:   
Datum: 11 oktober 2013

*Niets uit deze rapportage mag worden veelevoudigd of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van de opdrachtgever. Noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.*



# Inhoudsopgave

Inleiding.....	III
Aanleiding .....	III
Doelstelling.....	III
Leeswijzer .....	III
1 Rechterensedijk .....	1
1.1 Fysieke situatie (bocht-station) .....	1
1.2 Deelproject kasteel-bocht .....	2
1.3 Deelproject bocht-station .....	2
1.4 Toekomstig project.....	2
2 Ontwerp extra rijbaan .....	3
2.1 Toelichting ontwerp .....	3
2.2 Toelichting technische aspecten .....	5
3 Globale kostenraming .....	6

## Bijlagen

- I. Ontwerp, d.d. 25 september 2013
- II. Globale kostenraming, d.d. 25 september 2013

## Inleiding

Ten behoeve van het vervolgonderzoek naar de aanleg van een nieuwe rijbaan parallel aan de bestaande Rechterensedijk in Dalfsen heeft de gemeente Dalfsen Roelofs Advies en Ontwerp B.V. gevraagd om het ontwerp nader uit te werken. In deze rapportage wordt hier invulling aan gegeven.

### *Aanleiding*

In augustus 2010 heeft het college van Dalfsen besloten een verkennende studie op te zetten naar het veiliger maken van de Rechterensedijk. Deze weg staat te boek als het meest onveilige wegvak waar de gemeente Dalfsen verantwoordelijk voor is. De ongevallencijfers laten zien dat die onveiligheid structureel is.

Eind 2012 heeft het college, als uitkomst van de verkenning, een voorkeursoplossing gekozen voor de Rechterensedijk. De resultaten van de inspraak van het voorjaar van 2012 hebben bij die keuze nadrukkelijk meegewogen. Het gekozen maatregelpakket maakt de weg op korte termijn veiliger. Naast veiligheid is ook de bruikbaarheid van de weg aandachtspunt. Daarom staan in het plan ook maatregelen die de passeermogelijkheden op het deel tussen station en bocht verbeteren.

Op het deel tussen bocht en kasteel worden de maatregelen uit de verkenning medio september 2013 uitgevoerd. De gemeenteraad van Dalfsen nam het advies van het college voor het deel station-bocht echter niet over. De raad wilde voor dat deel graag een vervolgonderzoek uitgevoerd zien, met als inzet de variant 'extra rijbaan'. Het gaat dan om een rijbaan die op het deel station-bocht naast de huidige weg komt te liggen. De bomerijen blijven staan. De twee rijbanen krijgen ieder een richting.

### *Doelstelling*

Het doel van deze rapportage is het inzicht geven in de technische uitwerking voor de extra rijbaan van de Rechterensedijk. Daarnaast zal er inzicht gegeven worden in het ontwerp (bovenaanzicht en dwarsdoorsnede) en de globale kostenraming.

### *Leeswijzer*

In het navolgende hoofdstuk wordt eerst de bestaande situatie van de Rechterensedijk beschreven. Hierin komt de fysieke toestand van de Rechterensedijk, het deelproject kasteel-bocht, het deelproject bocht-station en toekomstige projecten aan de orde. In hoofdstuk 2 wordt het ontwerp besproken. Hierin wordt onder andere aandacht geschonken aan technische aspecten zoals verblinding en toekomstvastheid. Ook is voor het ontwerp een globale kostenraming opgesteld. Hoofdstuk 3 geeft op hoofdlijn een beschrijving van de werkzaamheden en punten welke niet in de raming zijn opgenomen.

In de bijlagen zijn het ontwerp en de globale kostenraming bijgevoegd.



# 1 Rechterensedijk

De Rechterensedijk ligt ten zuidoosten van Dalfsen en begint aan de westzijde bij de Poppenallee en eindigt aan de oostzijde bij de Dalmsholterweg. Het totale wegvak is ca 2200m lang. Het deel kasteel-bocht is reeds verkeersveiliger gemaakt. Zie hiervoor paragraaf 1.2. Het overige deel wordt in deze rapportage nader uitgewerkt.



Groen: deel kasteel-bocht

Rood: deel bocht-station

Figuur 1: Bestaande situatie Rechterensedijk

## 1.1 Fysieke situatie (bocht-station)

Het deel van de Rechterensedijk van de bocht tot station kenmerkt zich door de volgende fysieke eigenschappen:

- Wegbreedte varieert van 4,95m tot 5,40m;
- Rijbaan bestaat uit een asfaltverharding;
- Kantstrepen 1-3, 10cm breed ter plaatse van de bocht;
- Berm aan de noordzijde, van de Poppenallee tot aan de bocht, is ca. 5,50m breed tot aan de dijk, waarbij de bomenrij op ca. 0,75m van de rijbaan staat. In de berm tussen de rijbaan en de bomenrij ligt een verharding van grasbetontegels van 0,40m breed met af en toe een uitwijkmogelijkheid tussen de bomen.  
De berm aan de zuidzijde van de Poppenallee tot aan de bocht is ca. 1,50m breed met een talud naar de naastgelegen watergang. In deze berm staat ook een bomenrij. In de berm liggen geen grasbetontegels;
- De bomenrij bestaat uit eiken met een diameter van 50cm tot 100cm;
- Aan de noordzijde van de Rechterensedijk, vanaf de Poppenallee tot aan de bocht, ligt naast de berm een dijklichaam t.b.v. waterkering van de Vecht. Op het dijklichaam ligt een fietspad;
- Aan de zuidzijde liggen naast de Rechterensedijk weilanden en een bos. Op ca. 150m tot 900m vanaf de Poppenallee ligt tussen de weg en de weilanden een watergang;
- Aan het deel bocht-station van de Rechterensedijk liggen in totaal negen inritten naar de aanliggende weilanden, waarvan vijf stuks aan de noordzijde en vier stuks aan de zuidzijde;
- Het snelheidsregime is 70 km/uur. Echter t.p.v. de bocht is het snelheidsregime 50 km/uur.

## 1.2 Deelproject kasteel-bocht

Medio september 2013 zijn werkzaamheden uitgevoerd ten behoeve van het verkeersveiliger maken van de Rechterensedijk voor het deel van het kasteel tot aan de bocht. Het veiliger maken is met name gerealiseerd door het smaller maken van de rijbaan, waardoor de berm breder wordt. De werkzaamheden die aan dit wegvak uitgevoerd zijn:

- Versmallen asfalt tot een breedte van 5,10m;
- Aanbrengen van grasbetontegels in de berm van 0,40m breed en waar mogelijk 0,80m breed;
- Aanbrengen van een LED verlichting in de kant van de rijbaan;
- Vernieuwen van de deklaag;
- Aanbrengen van een houten geleiderail constructie ter plaatse van bochten;
- Aanbrengen kantstrepen 1-3, 10cm breed en markering en bebording t.b.v. 60 km/uur zone.

## 1.3 Deelproject bocht-station

Voor het deel van de Rechterensedijk van de bocht tot het station wordt in dit rapport het ontwerp beschreven voor een extra rijbaan naast de huidige rijbaan waarbij de huidige bomenrij blijft bestaan en waarbij iedere rijbaan een richting krijgt. Omdat iedere rijbaan een richting krijgt kan de bestaande rijbaan worden versmald en kan de nieuwe rijbaan relatief smal worden uitgevoerd. De nieuwe rijbaan wordt aanliggend aan de huidige rijbaan aangebracht, waarbij de nieuwe rijbaan op gelijke hoogte ligt met de huidige rijbaan. Hiervoor dient de huidige watergang gedempt te worden en naast de nieuwe rijbaan een nieuwe watergang gegraven te worden.

## 1.4 Toekomstig project

Op korte termijn speelt het volgende project in de directe omgeving:

- Aanleg van een rotonde met de Poppenallee en de Stationsweg (uitvoering gepland in 2014);

## 2 Ontwerp extra rijbaan

Voor het deel bocht-station is ten behoeve van de extra rijbaan het ontwerp uitgewerkt. Zie hiervoor bijlage I. In dit hoofdstuk wordt eerst het ontwerp toegelicht en daarna technische aspecten die van toepassing zijn op het ontwerp besproken. Uitgangspunt voor het ontwerp is een profiel waar een snelheidsregime van 80km/h mogelijk is.

### 2.1 Toelichting ontwerp

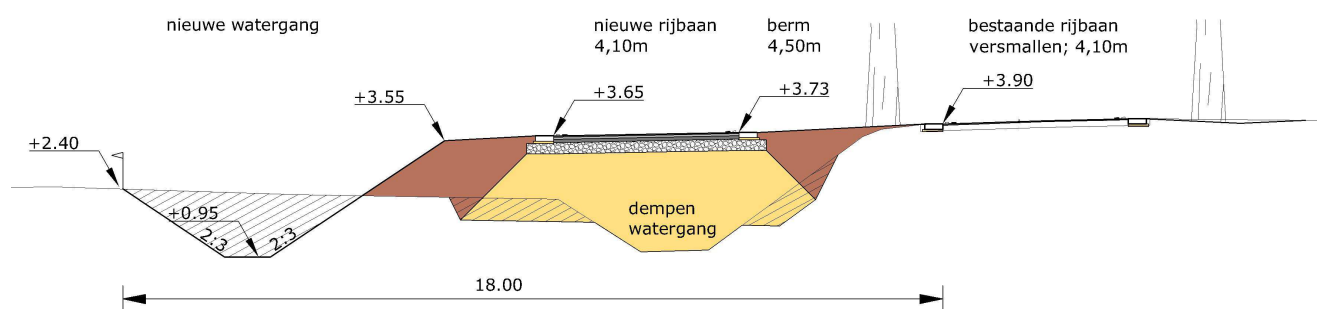
#### Dwarsprofiel

De bestaande rijbaan wordt versmald tot een breedte van 4,10m. Langs de rijbaan worden aan beide zijden grasbetontegels aangebracht met een breedte van 0,40 m. De huidige deklaag wordt vervangen. Op de rijbaan wordt aan de buitenkant een 3-3, 0,15m brede kantstreep aangebracht. Aan de kant van de tussenberm wordt een ononderbroken, 0,15m kantstreep aangebracht. De rijbaanbreedte tussen de kantstreep bedraagt 3,50m. In de strook asfalt naast de kantstreep worden reflectoren geplaatst.

Tussen de bestaande rijbaan en de nieuw aan te leggen rijbaan aan de zuidzijde van de bomenrij komt een berm van 4,50m breed. Hierbij is uitgegaan van een ruimte tussen de nieuwe rijbaan en de bomenrij van minimaal 2,00m.

De nieuw aan te leggen rijbaan wordt direct naast de bomenrij aangelegd. Hiervoor dient de bestaande sloot gedempt te worden. De rijbaan heeft een breedte van 4,10m met aan beide zijden grasbetontegels met een breedte van 0,40m. Op de rijbaan wordt aan de buitenkant een 3-3, 0,15m brede kantstreep aangebracht. Aan de kant van de middenberm wordt een ononderbroken, 0,15m kantstreep aangebracht. De rijbaanbreedte tussen de kantstreep bedraagt 3,50m. In de strook asfalt naast de kantstreep worden reflectoren geplaatst.

Ter vervanging van de huidige watergang, die gedempt dient te worden t.b.v. de aanleg van de nieuwe rijbaan, wordt een nieuwe watergang gegraven aan de zuidzijde van deze rijbaan. Tussen de nieuwe rijbaan en de watergang komt een berm van 2,00m breed.



Figuur 2: Dwarsprofiel ontwerp (richting station)

#### Bovenaanzicht

Het bovenstaande dwarsprofiel is verwerkt in het bovenaanzicht tot een schetsontwerp. In het schetsontwerp komt naar voren dat de huidige rijbaan wordt versmald en aan beide zijden wordt voorzien van grasbetontegels en een kantstreep. Door het versmallen van de rijbaan ontstaat er voldoende obstakelvrije ruimte tussen de bomenrij en het asfalt.

De nieuwe rijbaan wordt naast de bomenrij aangelegd en op gelijke hoogte met de huidige rijbaan met een tussenberm van 4,50m.

Naast de nieuwe rijbaan wordt aan de zuidzijde, ter vervanging van de gedempte watergang, een nieuwe watergang gegraven. Ter plaatse van de bestaande inritten naar de aangrenzende percelen worden opnieuw dammen met duikers aangebracht, zodat de percelen bereikbaar blijven.

Tussen de noordelijke en zuidelijke rijbaan zijn doorsteken gesitueerd. Deze doorsteken worden met een dusdanige breedte en bochten aangebracht, dat tractoren de percelen goed kunnen bereiken.

Voor de aanleg van de nieuwe rijbaan en de doorsteken moeten 46 bomen langs de Rechterensedijk worden gekapt en 22 are van het bos dat gelegen is aan de Rechterensedijk.

Op het schetsontwerp staan tevens de huidige perceelsgrenzen en is de nieuwe perceelsgrens aangegeven. Hierdoor is het ruimtegebruik inzichtelijk gemaakt.

Op het ontwerp zijn geen verkeersborden aangegeven. In een later stadium dient hiervoor een bebodingsplan te worden uitgewerkt.

#### *Aansluiting rotonde*

Ter plaatse van de Poppenallee wordt de nieuwe rijbaan aangesloten op de nieuwe rotonde die daar in de toekomst aangelegd gaat worden. Tussen de aansluiting van beide rijbanen van de Rechterensedijk op de rotonde is de tussenberm doorgetrokken. Hierdoor ontstaat vanaf de rotonde al een gescheiden rijbaan.

#### *Aansluiting bocht*

Aan de oostzijde sluit de nieuwe rijbaan aan op de bestaande rijbaan ter plaatse van de huidige bocht in de Rechterensedijk. Vanaf dit punt zal de weg ook weer verbreden naar 5,10m in twee richtingen.

De aansluiting bij het samenvoegen van twee richtingen verdient de aandacht aangezien er een kans aanwezig is dat de huidige aansluiting onjuist gebruik van de weg tot gevolg kan hebben. Om de attentiewaarde ter plaatse van de aansluiting bij de bocht te verhogen kan er voor worden gekozen om de splitsing uit te voeren in een andere soort verharding en/of een andere kleur verharding.



## 2.2 Toelichting technische aspecten

Voor het ontwerp zijn ook technische aspecten van belang zoals verblinding, ruimtegebruik en toekomstvastheid. Wat de invloed is van deze aspecten wordt hieronder per aspect beschreven.

### *Verblinding*

Verblinding kan ontstaan wanneer een rijbaan van tegemoet komend verkeer hoger ligt. Hierdoor kunnen de koplampen van het tegemoet komende verkeer op gelijke hoogte komen met het gezichtsveld en je dus verblind kunt raken.

Het huidige maaiveld zal worden opgehoogd waardoor de nieuwe rijbaan op gelijke hoogte komt te liggen met de huidige rijbaan. Hierdoor zal er dus geen verblinding optreden.

### *Watergang en ruimtegebruik*

Voor de aanleg van de extra rijbaan wordt de huidige watergang gedempt en een nieuwe watergang aan de zuidzijde gegraven zodat de watergang vanaf de weilanden kan worden onderhouden. De nieuwe erfgrans komt op ca. 18,00m vanaf de nieuwe kant van de verharding te liggen (zie figuur 2).

Dit betekent dat voor de aanleg van de extra rijbaan ca. 15100 m<sup>2</sup> grond moet worden aangekocht.

### *Omrijdafstanden*

Ten behoeve van de bereikbaarheid van de percelen zijn in de berm tussen de noordelijke en zuidelijke rijbaan doorsteken aangebracht. De breedte van de berm is 4,50m. Dit is onvoldoende opstelruimte voor tractoren. Hierdoor moet het verkeer wat van de percelen komt eventueel omrijden. Deze omrijdafstand kan oplopen tot meer dan 1,5 kilometer. Landbouwverkeer komende vanaf de noordelijke percelen wat richting Vilsteren wil, moet eerst richting Dalfsen om op de toekomstige rotonde te draaien om richting Vilsteren te rijden. Landbouwverkeer vanaf de zuidelijke percelen moet richting Vilsteren rijden. Dit verkeer heeft geen mogelijkheid om te keren richting Dalfsen. De verwachting is dat dit geen problemen oplevert, omdat de perceelseigenaren aan de oostkant van de Rechterensedijk wonen.

### *Toekomstvastheid*

De extra rijbaan kan in de toekomst prima omgevormd worden naar het profiel van een gebiedsontsluitingsweg (GOW). De huidige watergang is immers al gedempt en het naastgelegen grondwerk is op hoogte. Zodra de bomen in de middenberm gekapt kunnen worden, ontstaat voldoende ruimte, uitgaand van profiel B GOW (minimaal) uit het Dalfser Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.

### *Gronddruk bestaande bomen*

Door het dempen van de bestaande watergang zal er extra gronddruk komen te staan op de wortels van de bestaande bomen. Wat het effect is op de bomen van deze extra gronddruk wordt onderzocht. Dit zal in een aparte rapportage worden beschreven.

### 3 Globale kostenraming

Bij het ontwerp uit hoofdstuk 3 is ook een globale raming vervaardigd. Zie hiervoor bijlage 2. De werkzaamheden die op hoofdlijn uitgevoerd moeten worden, zijn:

- Opruimwerkzaamheden
  - zagen en opbreken asfalt t.b.v. versmallen rijbaan;
  - frezen bestaande deklaag;
  - verwijderen bomen en bos;
  - verwijderen geleiderail;
  - verwijderen LED verlichting;
  - verwijderen duikers.
- Grondwerk
  - grond ontgraven uit cunet nieuwe rijbaan;
  - grond ontgraven uit nieuwe watergang;
  - zand verwerken in cunet nieuwe rijbaan
  - grond verwerken in bermen nieuwe rijbaan;
  - grond verwerken in bermen bestaande rijbaan.
- Riolering
  - aanbrengen duikers.
- Verhardingen
  - aanbrengen fundering t.b.v. nieuwe asfaltconstructie;
  - aanbrengen deklaag op bestaande asfaltconstructie;
  - aanbrengen nieuwe asfaltconstructie;
  - aanbrengen betonstraatstenen t.b.v. doorsteken;
  - aanbrengen grasbetontegels.
- Terreininrichting
  - inzaaien bermen en talud;
  - aanbrengen bermplankjes met wildspiegels (windmolens);
  - aanbrengen markering;
  - aanbrengen bebording;
  - aanbrengen vrijgekomen geleiderail.

Aangezien op dit moment nog zaken onduidelijk zijn, zijn er diverse stelposten opgenomen om de raming te completeren. In een vervolgfase zullen deze zaken nader onderzocht worden, waardoor de stelposten beter op waarde worden gezet.

Om de raming volledig te maken zijn stelposten opgenomen voor:

- voorbereiding, toezicht, uitvoering;
- aankoop grond;
- nieuw bestemmingplan;
- notaris- en makelaarskosten t.b.v. aankoop grond;
- archeologie;
- flora en fauna en Ecologische Hoofd Structuur;
- maatregelen bestaande bomen;
- nieuwe bomenrij;
- verontreinigingen: vrijkomende grond, natte waterbodem, bestaand asfalt, etc.;
- diverse vergunningen (watervergunning, WABO)

Zaken die niet meegenomen zijn in de raming zijn de volgende:

- werkzaamheden m.b.t. procedures, ontheffingen, vergunningen en meldingen;
- verleggen of nieuw aan te leggen kabels en leidingen;
- verlichting;
- Indexering (prijspeil 2013).

# I. Ontwerp, d.d. 25 september 2013



## **II. Globale kostenraming, d.d. 25 september 2013**

