

Aangeven Economische impact welke de huidige situatie heeft tov een Rechterensdijk met geen, of zeer weinig belemmeringen.

Het aantal voertuigbewegingen van grote voertuigen dat vertraging en beperkingen ondervindt in de huidige situatie is afhankelijk van het seizoen maar het zijn er meer dan 200 per dag.

Dit betreft niet alleen Vrachtverkeer.

Maar ook het Landbouwverkeer en Grondverzet.

Daarnaast natuurlijk de Fouragehandel en Melktransporten welke dagelijks naar de boerenbedrijven in de omliggende regio gaan en dus dagelijks gebruik moeten maken van de Rechterensdijk.

Op basis hiervan betekent een vertraging van 5 min per voertuig een totale vertraging meer dan 16 uur wat resulteert in een schadepost van € 1250,00 per dag.

Op jaarbasis is dit € 325000,00

Het betekent ook dat er een extra CO2 uitstoot en Milieubelasting is.

Volgens de tabel van Stimular geeft deze vertraging bij grote voertuigen een extra uitstoot van ca 4480 kg CO2. per voertuig per jaar. De totale extra uitstoot is dus ca 896000 kg CO2

Het aantal grote voertuigen dat nu noodgedwongen een omrij route hanteert ligt nog hoger.

Bedrijven als o.m. Foreco, Tielbeke, Wienen, Grondverzet Vilsteren, van Lenthe Grondverzet,

Pekkeriet, SouthWest Tours, Feijen Fourage etc. maken extra omrij kilometers omdat passeren (tegenkomend verkeer) haast onmogelijk is, en bij sommige voertuigen onmogelijk.

De genoemde bedrijven maken volgens door hun verstrekte gegevens in totaal meer dan 50.000 directe omrij kilometers . Dit komt ook nog eens neer op meer dan 1100uur extra rijtijd.

Dit betekent een schadepost van meer dan € 100.000,00 en een extra CO2 uitstoot van 350.000kg.

Voor aanbestedingen en levering van goederen en diensten etc. zijn de vervoer en transportkosten van en naar de werkplek een belangrijk aspect.

Ook wordt er steeds meer gelet op de CO2 uitstoot en milieubelasting die hierdoor wordt veroorzaakt.

Op dit moment voeren overheidsinstanties als Provincie, Rijkswaterstaat en Gemeenten al een aanbestedingsbeleid dat hiermee rekening houdt. Zie item uit richtlijnen Rijkswaterstaat welke is ingegaan 1-1- 2013.

- **Percentages voor milieukwaliteit**

Rijkswaterstaat wil flink inzetten om duurzaamheid een rol te laten spelen bij de inkoop. Dat betekent dat het MKI percentage van het EMVI-bedrag dat minimaal gereserveerd moet worden voor de milieukwaliteit (berekend met DuboCalc) substantieel moet meewegen. Zodanig dat dit het verschil kan maken. Daarom houdt Rijkswaterstaat bovenstaande percentages aan als vuistregel. Rijkswaterstaat kan hiervan afwijken. Afhankelijk van omstandigheden kan de waarde hoger of lager uitvallen

Concreet betekent dit dat de EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) en MKI (Milieu Kosten Indicator) een sterk meewegende norm is voor gunning van een aanbesteding.

Dit betekent dat een bedrijf die moet omrijden of vertragingen ondervindt daardoor veel ongunstiger uitkomt in zijn EMVI en MKI schaal en een aanbesteding kan verliezen.

De economische impact kan voor de bedrijven die gebruik moeten maken van de Rechterensdijk tot zeer grote schades lijden.

De aangegeven vertragingen en omrij kilometers geven een extra CO2 uitstoot van meer 1 miljoen (12460000) kg CO2.

Dit betekent een extra milieubelasting.

Dus een veel ongunstiger EMVI-MKI score zal het gevolg zijn voor de bedrijven.

Het is bekend dat een bedrijf uit Dalfsen onlangs een aanbesteding is misgelopen doordat in zijn EMVI -MKI opgaaf het MKI ongunstiger was dan de concurrent, ondanks een lagere EMVI inschrijfprijs.

Schade indirect zal dus nog groter zijn als je de EMVI-MKI consequenties mee gaat rekenen.

Daarnaast zijn er nog de vele schades van afgereden Spiegels, beschadigde carrosserieën door overhangende takken en scheve bomen.

Per bedrijf (bron Foreco) wordt er per jaar gemiddeld 10 x schade gereden op dit stuk weg.

Gemiddeld schade bedrag € 3000,00. Totaal € 30.000,00

Bij een 15 - 20 bedrijven die regelmatig deze weg gebruiken betekent dit samen al meer dan

€ 300.000,00.

Schade direct;

Vertragingen € 325.000,00

Omrijden € 100.000,00

Aanrijdschades € 300.000,00

Verder is er aanzienlijke schade voor de toeristensector omdat mensen met Caravans en Campers het doodeng vinden om er te rijden. Campings zal men mijden die via de Rechterensedijk te bereiken zijn.

Op basis van de Economische impact hebben wij onze argumenten aangegeven en kan er maar 1 oplossing zijn. De Rechterensedijk moet voor een onbelemmerde doorstroming zorgen.

Gezien de aangegeven 6 Varianten die er nu zijn betekent dit voor de Industriële Club Dalfsen;

Variant 1B+80km

Variant 2A +80km en 2C+80km

Variant 3A+80km

Variant 5A+80km

Variant 4 en Variant 6 zijn onbespreekbaar en zal tot steeds grotere economische schade lijden.

Voor een nadere toelichting op de varianten zie volgend blad.

Korte toelichting op de genoemde 6 Varianten;

Met + en - aangegeven de voor en nadelen ons inziens.

1. Aparte rijbaan; Aansluiting in bocht vloeiend.

- + Huidige weg kan dienst blijven doen tijdens aanleg extra rijbaan.
- a; - Volgens eerder reacties van Politie / Veilig Verkeer is dit onwenselijk ivm veiligheid bij de overgang 2 naar 1 rijbaan, en mogelijke te hoge snelheid in de bocht.
- b; + Aansluiting met rotonde haalt deze bezwaren weg. Wel ontstaat er kleine vertraging doordat met moet afremmen voor het nemen van de rotonde, maar hiermee haal je ook gelijk de te hoge snelheid weg.
Door deze 'natuurlijke' afremming kan het toch een veilige 80km weg worden tussen de 2 rotondes.
- + Kosten kunnen gunstig zijn doordat extra baan 'verlaagd' kan liggen dus minder zandaanvoer.

2. Weg verbreden - Tweezijdig kappen en herplanten;

- Ervan uitgaande dat het basisvlak dan ook ruim verbreedt wordt anders is beschikbare strook te smal voor ruime rijbanen.
- Weg moet paar maanden worden afgesloten, dus vertraging en omrijden en economische schade.
 - Extra kosten voor op niveau leggen verbreding (extra zandaanvoer)
 - a; + Er kan voldoende breedte ontstaan voor ruime rijbanen.
 - Laan idee ontstaat pas na tientallen jaren.
 - b; - Laan idee ontstaat pas na tientallen jaren.
Nieuwe bomen komen vlak tegen dijk/fietspad en zullen slecht groeien?
(volgens een eerder bericht in de Dalfser Courant van een deskundige)
 - Uitdraaien / inrijden Landbouwverkeer??
 - c; - Weg zal dan nog te smal zijn als men basisvlak niet verbreedt.

3. Weg verbreden- Enkelzijdig kappen en herplanten;

- Weg moet paar maanden worden afgesloten, dus vertraging en omrijden.
- a; Zuidkant verbreden,
 - Laan idee weg en onevenwichtige bomen rij L-R.
 - Extra kosten voor op niveau leggen verbreding (extra zandaanvoer)
- b; Verbreden richting dijk,
 - Laan idee weg en onevenwichtige bomenrij R-L .
 - Weg nog te smal.
 - Nieuwe bomen komen vlak tegen dijk/fietspad en zullen slecht groeien?
(volgens een eerder bericht in de Dalfser Courant van een deskundige)
 - Uitdraaien / inrijden Landbouwverkeer??

4. ONBESPREEKBARE VARIANT

- a; + Dit komt overeen met variant 1, maar nu dubbele rijrichting.
- + Huidige weg kan dienst blijven doen tijdens aanleg extra rijbaan.
Weg moet dan gelijk extra breed worden aangelegd.
Bestaande weg wordt dan ?? Wordt dit dan een fietspad is men een deel van het mooie uitzicht wat men nu fietsend op dijk heeft verdwenen.

6. ONBESPREEKBARE VARIANT

Wanneer aanpassingen aan de weg van de Rechterensedijk zullen plaatsvinden zal dit ongetwijfeld hinder / stremmingen / afsluitingen tot gevolg hebben.

Het gevolg hiervan is dat er ook weer vertragingen en extra rijtijden zullen ontstaan met grote economische schade tot gevolg.

Het is van het grootste belang dat de stremmingen / afsluitingen tot een minimum worden beperkt.

Wanneer er een nieuwe weg, of extra rijbaan wordt aangelegd kan de huidige weg zijn huidige functie houden totdat de nieuwe klaar is. Er is dan hooguit in 1 of 2 weekeinden vertraging tijdens het samenvoegen.

Kosten aanpassingen met inbegrip de economische schade;

Een inschatting is dat de totale kosten van optie 1 en 5 het meest voordelig is.