

Verslag van een gesprek Wethouder Lambooy- SHBL op 16 december 2010.

Deelnemers:

Gemeente Nijkerk: - Wethouder H. Lambooy
- Verkeersspecialist J.van Doorne

SHBL: - Voorzitter: R. Wesselingh
- J. Ramsbotham
- J. Lobeek

De bespreking vangt aan om 14.05 en eindigt om 15.20 u.

Afstemming acties gemeente en SHBL:

Dhr. Wesselingh blikt terug op de Voorlichtingsbijeenkomst voor de drie gemeenteraden (Afrt, Lsd, Nij) van jl. maandag 13/12 en vraagt naar de perceptie van dhr. Lambooy. SHBL is teleurgesteld dat het budget (van E 800 mio voor het knooppunt) als (bijna) onherroepelijk werd beschouwd in de presentatie van wethouder Buitelaar (Afrt). SHBL pleit ervoor dat het behoud van de aansluiting A1 en extra inspanning voor geluidsbeperking in de opdracht van RWS komen te staan (wat thans kennelijk niet het geval is) en dat het budget “volgend” is . In dat verband is het – volgens SHBL- ook gewenst dat Amersfoort en Nijkerk schriftelijk te kennen geven aan het ministerie en RWS dat de “Overeenkomst inzake optimalisering (auto) infrastructuur Vathorst en omgeving” (de Vathorst overeenkomst) achterhaald is. In tegenstelling tot de overeenkomst is behoud van de aansluiting A1 juist gewenst en van veel belang voor de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet, vooral vwb. Vathorst, Wieken- Vinkenhoef en Hoevelaken (zoals ook volgt uit tussenrapportage van de verkeersstudie dienaangaande).

Dhr. Lambooy geeft aan dat hij ook niet gelukkig was met die sterke nadruk op het budget en de stelling dat dit niet aanpasbaar zou zijn. Echter men moet zich wel realiseren dat het geld “op” is in Den Haag, oa. omdat minister Eurlings ook de budgetten van de komende jaren al heeft aangesproken. RWS heeft aangegeven dat de aansluiting A1 is getaxeerd op E 100 mio. SHBL werpt tegen dat die kosten alleen gerelateerd kunnen zijn aan het “onmogelijke” ontwerp van RWS, maar niet aan het SHBL ontwerp. Het SHBL ontwerp is door RWS als technisch uitvoerbaar beoordeeld tijdens de laatste ontmoeting van SHBL en RWS in oktober jl.

Dhr. Lambooy geeft aan dat hij aan RWS heeft voorgesteld dat marktpartijen (aannemer/ ingenieursbureau combinaties) alternatieve voorstellen doen tijdens de aanbesteding, waardoor harde prijzen bekend zijn en de creativiteit van de markt wordt ingebracht. Daarop is niet gereageerd door RWS.

Dhr. Lambooy twijfelt er aan of een expliciete brief aan het ministerie/ RWS, om het Vathorst convenant als achterhaald te betitelen, nog nodig is, dit zou inmiddels genoegzaam bekend zijn bij RWS. SHBL blijft van mening dat zo'n brief belangrijk is, vooral om ev. toekomstige actie van Nijkerk op dit punt een sterkere basis te geven.

Dhr. Lambooy veronderstelt, naar aanleiding van een gesprek met de voorzitter BHN, dat het bedrijfsleven de aansluiting met de A1 belangrijker vindt dan de dive- unders/ geluidsproblemen. SHBL stelt dat beide problemen bevredigend moeten worden opgelost. In dit verband wijst zij er op dat SHBL al geaccepteerd heeft dat de verbinding A1 O- A28 Z alleen als fly-over mogelijk is (en dus geen dive- under wordt). Daarnaast geeft zij aan dat RWS -op termijn- ook nog een directe verbinding A28 Z- A1 W)- als fly-over- voorziet.

Indien ook de verbinding A1W- A28 N als fly- over wordt uitgevoerd komen we dus uit op 4 verdiepingen (dwz op 20- 25 m + mv) plus schermhoogte op de fly-over. Een draak van een oplossing! Dhr Lambooy was er niet van op de hoogte dat deze derde lus nodig was, SHBL stuurt het verslag van de bespreking toe, waar dat door RWS werd gesteld.

Voor wat betreft de afstemming tussen gemeente en SHBL wordt afgesproken dat beide partijen elkaar volledig op de hoogte houden van nieuwe feiten en acties, zodat die zo goed mogelijk afgestemd kunnen worden. Vanwege de budget problematiek lijkt de meest effectieve strategie een lobby op en contact met de vaste Kamercommissie voor verkeer- en vervoer en contact met de Commissaris(sen) van de Koningin.

Zorgen over het ontwerpproces:

Het project is reeds aanzienlijk vertraagd, zo stellen beide partijen vast. De PM wisseling bij RWS heeft bovendien een afstandelijker relatie dan voorheen tot gevolg.

SHBL merkte, bij de bespreking van haar voorstel in oktober jl, dat RWS nog nauwelijks aandacht aan dat voorstel had besteed. Pas tijdens de toelichting, die SHBL toen gaf, zag RWS voor het eerst de verschillen met haar eigen ontwerp en de voordelen van het SHBL voorstel.

Dhr. Van Doorne geeft aan dat RWS geen ingenieursbureau heeft gecontracteerd maar slechts met eigen mensen en uitzendkrachten werkt. SHBL stelt dat deze capaciteit te gering is om alle vraagstukken die moeten worden opgelost en alternatieven die moeten worden vergeleken op tijd te hebben afgehandeld. Wat dreigt is dan een besluitvorming op basis van te summiere ontwerpen en begrotingen, waardoor òf onjuiste besluiten worden genomen òf verdere vertraging ontstaat. Daarnaast is het late tijdstip van geluidsonderzoek een punt van zorg voor SHBL.

SHBL stelt dat zij van mening is dat besluitvorming over het project gebaseerd moet zijn op 4 volledig vergelijkbare varianten, dwz. een knooppunt ontwerp met en zonder aansluitingen A1 en met en zonder- dive onder A1 N- A28 N. Dwz. niet- zoals vaak wordt geprobeerd- één enkel (basis)ontwerp en daarnaast staatjes van meer- en minder- kosten vwb. de 3 varianten op het basisontwerp. Dat is vlg. SHBL een te onnauwkeurige en ongelijkwaardige vergelijking.

Dhr. Van Doorne geeft aan dat uit recent overleg met RWS is gebleken dat men daar enige tijd nodig heeft om het in bewerking zijnde knooppunt ontwerp “op orde “ te krijgen; men komt oa. niet uit met een ontwerpsnelheid van 120km/u. Pas nadat dit gedaan is wil RWS weer gesprekken met “buiten”.

RWS heeft een modelstudie gestart van het onderliggende wegennet. Dhr. Van Doorne geeft aan dat de studie nog niet gereed is, echter uit de voorlopige conclusies blijkt het belang van het behoud van de A1- aansluiting. Nijkerk stuurt aan op het, gezamenlijk met de andere gemeenten/ regionaal, zich uitspreken ten gunste van die A1 aansluitingen.

SHBL vraagt zich af of, gezien de grote druk op het budget, er niet kan worden overwogen om het project gefaseerd uit te voeren. Men zou kunnen overwegen om in eerste instantie alleen de verbredingen en de verbindingsboog A1O- A28 Z te bouwen. Dan zijn, naar de mening van SHBL, de stagnatie problemen voor 90% opgelost. In een later stadium kunnen dan de minder urgente aanpassingen worden gebouwd.

Verder merkt SHBL nog op dat er voor duurzame oplossingen gekozen moet worden, omdat de keuzes uiteindelijk een oplossing moeten bieden die de tand des tijds goed kunnen doorstaan.

Milieuaspecten:

SHBL wijst nog eens nadrukkelijk op het belang van het hebben van tenminste één dive-
under ivm. anders te verwachte geluidsoverlast en extreme hoogte van het geheel aan fly-
overs. Ook wijst zij op het belang van een a-symmetrische (westelijke) verbreding van de A1
N om de groene buffer van Nijkerk niet aan te tasten. Daaraan is gekoppeld de verplaatsing
van het Vathorst scherm.

SHBL deelt verder mee dat zij van Amersfoort bericht heeft ontvangen dat eventuele
geluidsoverlast tgv. reflectie op het Vathorst scherm als een Nijkerkse zaak wordt
beschouwd. De uitspraak van Amersfoort dat er slechts minimale stijging van het
geluidsniveau ontstaat tgv. de bouw van het scherm aan Nijkerkse zijde is in sterke
tegenstelling met de beleving van de bewoners.

SHBL heeft inmiddels twee offertes van gerenommeerd bureau Mobius ontvangen: resp. E
1000,- voor een globale- en van E 2500 voor een gedetailleerde- geluid controleberekening.
SHBL vraagt de gemeente Nijkerk om middelen beschikbaar te stellen voor de globale studie.
De uitvoering van deze controleberekening zou een eind kunnen maken aan de nog steeds
bestaande onzekerheden mbt. de effecten van het scherm. Dhr. Lambooy stelt voor dat SHBL
zsm. een aanvraag indient bij het College van B en W.

Nieuwe afspraak:

Op 10 februari 2011 om 15.00u.
