

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

Postbus 20019

2500AE Den Haag

Betreft: Beroep met betrekking tot WAB A28 dd 20 november 2011

Van: Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar

Van Dedemlaan 51

3871 TD Hoevelaken

Email adressen: rob.wesselingh@planet.nl

jan.lobeek@xs4all.nl

Datum: 18 januari 2013

Redenen voor het beroep:

- Afwezigheid van een juridische basis voor de afsluiting van de afrit Hoevelaken
- Onbeantwoorde vragen over de relevante verkeerscijfers waardoor twijfel ontstaat aan de betrouwbaarheid van de voorspelde cijfers
- Het beschikbaar zijn van een goed alternatief waar het behoud van de afrit Hoevelaken wèl mogelijk is, in tegenstelling tot wat in het WAB is besloten
- Onjuiste en onvolledige belangenafweging met betrekking tot de afsluiting van de afrit Hoevelaken A1

Toepasselijk recht: Crisis en herstelwet.

1. Inleiding

De Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar (SHB&L) heeft als doel het behoud en de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van Hoevelaken. Zij heeft 52 Sponsors en 557 Vrienden (particuliere ondersteuners). Een compleet overzicht van doelstellingen en acties van de is te zien op

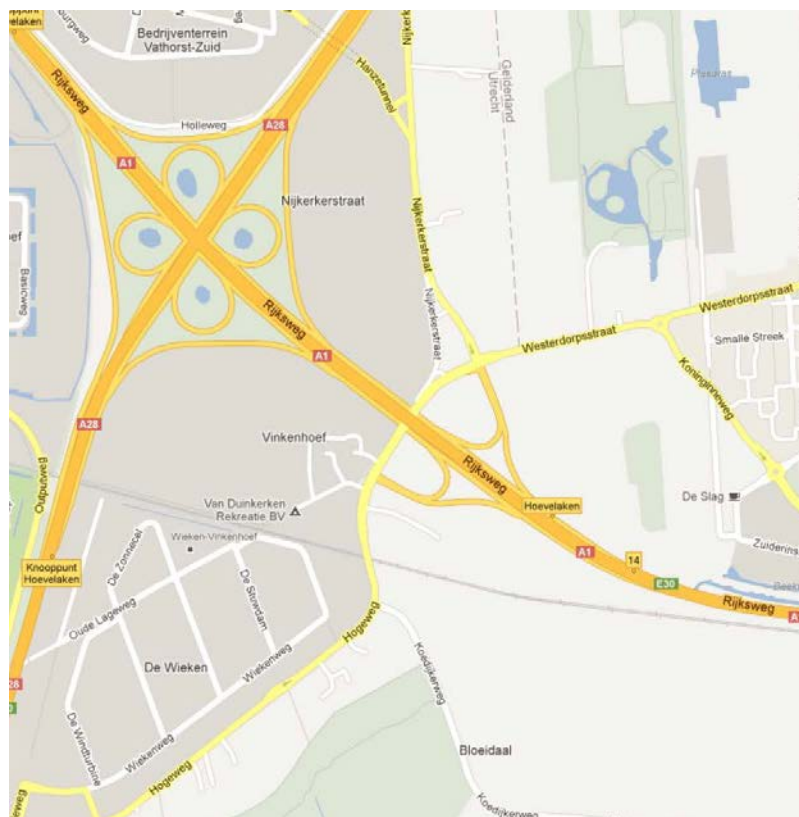
de website van de SHB&L www.hoevelakenbereikbaar.nl. De SHB&L heeft in 2011 een zienswijze ingediend tegen de voorgenomen afsluiting van de afrit Hoevelaken voor het verkeer uit de richtingen Zwolle en Amsterdam. Tevens heeft de SHB&L een alternatief voorgesteld waarmee – naar de mening van de SHB&L – de afsluiting kon worden vermeden. Uit het Wegaanpassingsbesluit (WAB) blijkt dat aan de opheffing van de afrit wordt vastgehouden en dat het voorstel van de SHB&L is verworpen. Ook blijkt dat een in een andere zienswijze voorgesteld alternatief, dat door RWS in het WAB rapport, Nota van Antwoord, bijlage 1 (blz. 17) als verkeerskundig goed werd gekwalificeerd, niet verder is uitgewerkt en ook is afgewezen.

De SHB&L is daarom nog steeds van mening dat haar belangen worden geschaad evenals de belangen van de bedrijven en personen alhier, die zij vertegenwoordigt. Er is wel degelijk een oplossing die het mogelijk maakt de afrit te behouden. Deze dient daarom te worden gerealiseerd.

Zij stelt daarom Beroep in tegen het WAB dat in de volgende hoofdstukken wordt onderbouwd.

Om een beter inzicht te verschaffen in de beschouwingen hierna hebben wij hieronder een overzichtskaart geplaatst die de layout van een deel van het knooppunt weergeeft, inclusief de bestaande op- en afritten Hoevelaken.

Figuur 1: Overzicht van de relevante delen van het knooppunt en de op- en afritten Hoevelaken



2. Afwezigheid van een juridische basis voor de afsluiting van de afrit Hoevelaken A1

In november 2000 is door het Rijk de “Overeenkomst inzake optimalisering (auto)infrastructuur Vathorst en Omgeving” (vaak als Vathorst Convenant benoemd) gesloten met de provincies Utrecht en Gelderland en de gemeenten Amersfoort en Nijkerk (Hoevelaken was juist voor 2000 deel van de

gemeente Nijkerk geworden) (1). Dit was urgent omdat de bouw van de Vinex wijk Vathorst stil was komen te liggen vanwege de uitspraak van de Raad van State die het bestemmingsplan Vathorst vernietigd had vanwege de gebrekkige ontsluiting van deze wijk. In het Vathorst Convenant werd geregeld dat er een extra A28 ontsluiting zou komen voor Vathorst ter hoogte van Nijkerk. Nijkerk zou eveneens een extra aansluiting krijgen ter plekke, ten gunste van haar nieuwe wijk Corlaer. In art. 5.5 van het Convenant wordt tevens de afsluiting van de A1 aansluiting Hoevelaken¹ overeen gekomen, onder voorwaarde dat bepaalde andere, door de afsluiting benodigde, werken gereed zouden zijn. Het belangrijke werk, beschreven onder art. 6.3.b (de nieuwe ontsluitingsweg in de (industriewijk) Wieken (nu genaamd Energieweg) zal niet gereed zijn voor 2014, derhalve is niet voldaan aan een van de beperkende tijdsbepalingen voor het ingaan van de afsluiting. De voorziene opheffing van de afrit mag om die reden in ieder geval niet plaatsvinden vóór de gereedkoming van de Energieweg.

De looptijd van het Convenant is tot 1 januari 2010 (art. 16.1). Het Convenant is niet verlengd. Een deel van de overeengekomen werken is nog niet uitgevoerd, een ander deel wel. Men kan zich dus afvragen of het Convenant nog geldig is. Met betrekking tot de opheffing van de aansluiting Hoevelaken volgens art. 5.5 is de mening van de regionale partijen (provincies Utrecht en Gelderland, gemeenten Amersfoort en Nijkerk) inmiddels tegengesteld aan wat in het Convenant is overeengekomen: zij willen allen dat de A1 aansluiting Hoevelaken in zijn geheel behouden blijft. Dit is het meest duidelijk geworden doordat alle regionale partijen voor dat behoud een financiële bijdrage willen leveren aan de kosten van dat behoud in het Knooppunt Hoevelaken project². Voor details betreffende de standpunten en bijdragen van de regionale partijen zie bijlage (2). De Convenant tekst drukt dus ook niet meer de mening van de regionale partijen/ ondertekenaars uit. Ook de mening van het ministerie/ RWS is dus ondertussen veranderd (zie voetnoot).

Door RWS zelf, is ten behoeve van het knooppuntproject, een onderzoek gedaan naar het belang van de aansluiting Hoevelaken (10). In de conclusies (blz. 11) wordt vermeld: "De aansluiting Hoevelaken is belangrijk voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Hoevelaken en Vathorst". Verderop staat: "vooral de volledige westelijke aansluiting is belangrijk". Dit- en de eigen overtuiging van de regionale bestuurders- verklaart die verandering van inzicht bij de regionale partijen.

Verschillende partijen hebben betoogd, zo ook de SHB&L, dat het niet aangaat een afrit tijdelijk, maar dan wel voor 7 jaar, op te heffen in het kader van een spoedproject dat alleen urgente verkeersknelpunten dient op te lossen (het WAB), terwijl er al een lange termijn project (het Project Knooppunt Hoevelaken) in voorbereiding is, waar het behoud van de afrit wel in is voorzien, of waardoor die althans mogelijk wordt gemaakt.

¹ De ex- wethouder van Nijkerk gaf als commentaar op zijn besluit (uit 2000) om mee te werken aan de opheffing van de aansluiting Hoevelaken aan, dat RWS daarop stond omdat de afrit Hoevelaken te dicht bij het knooppunt lag. Uit de huidige bereidheid van RWS, in het knooppuntproject, om mee te werken aan het behoud van de volledige aansluiting Hoevelaken blijkt dus dat ook RWS niet meer vindt dat die aansluiting weg moet.

² Dit project wordt door een ander RWS team dan het A28 team voorbereid, de bouw daarvan vangt aan omstreeks 2017 en is naar verwachting in 2020 gereed. Het knooppunt project zal de lange termijn oplossing voor de verkeersafwikkeling in dit deel van Nederland regelen. Het voorziet onder andere in de verbreding van de A28 en de A1 nabij het knooppunt van 2x2 tot 2x4 of meer rijstroken. Op het knooppunt zelf worden 2 of 3 fly-overs gerealiseerd.

Naar onze mening heeft het RWS team A28 vanaf het begin onvoldoende begrip gehad voor de regionale belangen bij het behoud van de afrit, wellicht veroorzaakt door het onverkort vasthouden aan het – inmiddels op dit punt achterhaalde- Convenant. En dat terwijl- na verloop van tijd- in het Knooppuntproject Hoevelaken duidelijk was gebleken hoe belangrijk dit voor de regio was en de minister uiteindelijk ook akkoord is gegaan met het behoud van die aansluiting, zij het met de voorwaarde dat de regio de west aansluiting financiert (de oost aansluiting is voor rekening van het Rijk). Dit onvoldoende begrip wordt geïllustreerd door het feit dat:

- De Startnotitie van het A28 project überhaupt geen gewag maakt van de afsluiting van de afrit als gevolg van de voorziene verdubbeling van de verbindingsboog A28- A1 oost
- De Toelichting op het OWAB geen woord wijdt aan een belangenafweging in verband met het opheffen van de afrit A1
- Er in het OWAB ook geen verkeerscijfer voor de verkeersintensiteit op de boog werd gegeven, het was simpelweg niet berekend. Er werd volstaan met de mededeling “er wordt veel verkeer verwacht richting Apeldoorn”.

Naar de mening van de SHB&L heeft het RWS team A28 klakkeloos aangenomen dat de afrit kon verdwijnen en heeft het daarom niet verder over dit aspect van het project nagedacht. Ook nadat men er – vanwege de (118!) zienswijzen- wel op was gewezen bleef de actie zeer terughoudend voor wat betreft het gedegen onderzoeken van alle mogelijkheden tot behoud van de afrit. In de Toelichting op het WAB geeft RWS – geel gemarkeerd- aan dat er voortdurend overleg is geweest met de regionale partijen in de periode tot het verschijnen van het WAB over deze afrit en het nader onderzoek over het opheffen daarvan. Er was inderdaad **overleg** maar er is **geen overeenstemming** bereikt met de regio op dit punt.

3. Onbeantwoorde vragen over de door RWS gepresenteerde relevante verkeerscijfers

Zoals al gemeld waren er in de Toelichting op het OWAB geen cijfers over de spitsuurintensiteit 2020 op de A28 Utrecht- Hoevelaken knooppunt gepresenteerd door RWS. De etmaalintensiteit (werkdag) wordt aangegeven als ongeveer 100.000 mvt/d. De toename tot 2020 als 20-41% (Toelichting blz 29 e.v.).

Het specifieke bijlagen rapport akoestisch onderzoek van het OWAB bevat ook etmaalintensiteiten (werkdagen) voor de verbindingsboog A28- A1 Oost. Die intensiteiten zijn:

1986: 14.400

2010: 12.200 (-15,3% t.o.v. 1986, uit NRM 2010, uit en telling uit 2006 was weer een hogere waarde gevonden, nl. 19.106)

2022: 25.504 (+109,1% t.o.v. 2010). Dit laatste cijfer wijkt dus sterk af van de algemene toename van 20-41%.

Over die afwijking heeft de SHB&L vragen gesteld in april 2011 (3), waar echter nooit antwoord op is ontvangen. Vanwege de afwezigheid van een antwoord hebben wij aangenomen dat de sprongsgewijze toename op de verbindingsboog, die zo sterk afweek van het algemene groeicijfer van 20-41%, niet juist kon zijn en daarop gebaseerd hebben wij – in onze zienswijze- een alternatief voorgesteld, waarbij het verkeer op de verbindingsboog op de rechterrijstrook zou worden geleid.

Dat betekent dat de situatie op het weefvak op de parallelbaan van de A1 dus niet wijzigt ten opzichte van de thans bestaande situatie. Dat betekent dan weer dat er geen veiligheidsprobleem ontstaat voor verkeer uit richting Amsterdam en Zwolle dat de afrit Hoevelaken wil nemen, doordat er maar één verkeersstroom van de verbindingsboog komt die de parallelbaan A1 opgaat, zoals dat ook nu het geval is.

In het WAB zijn nieuwe verkeerscijfers gepresenteerd voor 2020, die zijn bepaald met het nieuwe verkeersmodel NRM 2011. Daarin wordt een nog weer sterkere groei dan in het OWAB gepresenteerd van 57 % op het wegvak Amersfoort- Knooppunt, juist vóór de verbindingsboog (tegen 21-40% in het OWAB). Het is de SHB&L duidelijk dat er aanzuigende werking optreedt door de verbreding van de A28, de SHB&L kan echter niet begrijpen dat deze zo groot zal zijn als door RWS gesteld, immers het is duidelijk dat de autonome groei van het verkeer de afgelopen jaren zeer beperkt was en dat geldt ook voor de groei voor de komende jaren. Dus moet vrijwel al het extra verkeer dat in 2020 op de A28 rijdt thans al rijden op alternatieve routes op het hoofdwegennet of op het onderliggende wegennet. Daarbij wordt in het WAB ook nog aangegeven dat het verkeer op de alternatieve route A27-A1 maar met enkele procenten afneemt, dus daarvandaan komt maar weinig extra verkeer naar de A28. De vraag rijst waar dat extra verkeer dan wel vandaan komt en in welke omvang. De SHB&L verwijst naar haar email van 27 november 2012 aan RWS (4, blz 6 en 7) waarin zij heeft aangegeven waarom zij twijfels/ vragen heeft over deze verkeerscijfers en hoe daar met behulp van enig extra modelonderzoek antwoord op kan worden gegeven. Dan kan duidelijk worden waar extra verkeer vandaan komt en daardoor wordt de plausibiliteit van de resultaten van het model onderzocht.

De discussie over het handhaven van de afrit Hoevelaken op de A1 gaat in de kern om de te verwachten verkeersbelasting en de daaruit afgeleide maatregelen. Enkele merkwaardige verkeerscijfers werden – tijdens de bespreking van de SHB&L met RWS op 14 december 2012- aan de orde gesteld (5). Hieronder een samenvatting daarvan.

Op basis van verkeerscijfers uit respectievelijk “Deelrapport verkeersveiligheid MER A28 (febr. 2011) {1}” en “Notitie actualiteit MER A28 (okt 2012) {2}” is de bijgaande tabel samengesteld.

A28 Mvt/etmaal	Huidig 2007 (1)	Referentie 2020 (2)	Verschil Huidig - Ref		Proj. Situatie VKA 2020 (2)	Verschil Proj - Ref		Totaal verschil
			abs	%		abs	%	
Maarn – Leusden Z	89.081	121.500	32.400	36	154.000	32.500	27	73
Leusden Z – Leusden	103.516	110.500	7.000	7	157.500	47.000	57	52
Leusden – Amersfoort	108.510	112.000	3.500	3	160.000	48.000	43	47
Amersfoort – Knooppunt	101.422	113.500	12.000	12	159.500	46.000	42	57

Op het wegvak Leusden – Amersfoort groeit het verkeer van 2007 naar de referentiesituatie in 2020 (dezelfde infrastructuur als in 2007) met 3%. Dat duidt op redelijke volbelasting van de A28. Het is dan toch wel vreemd dat op het wegvak Maarn – Leusden Z in dezelfde periode opeens een groei van

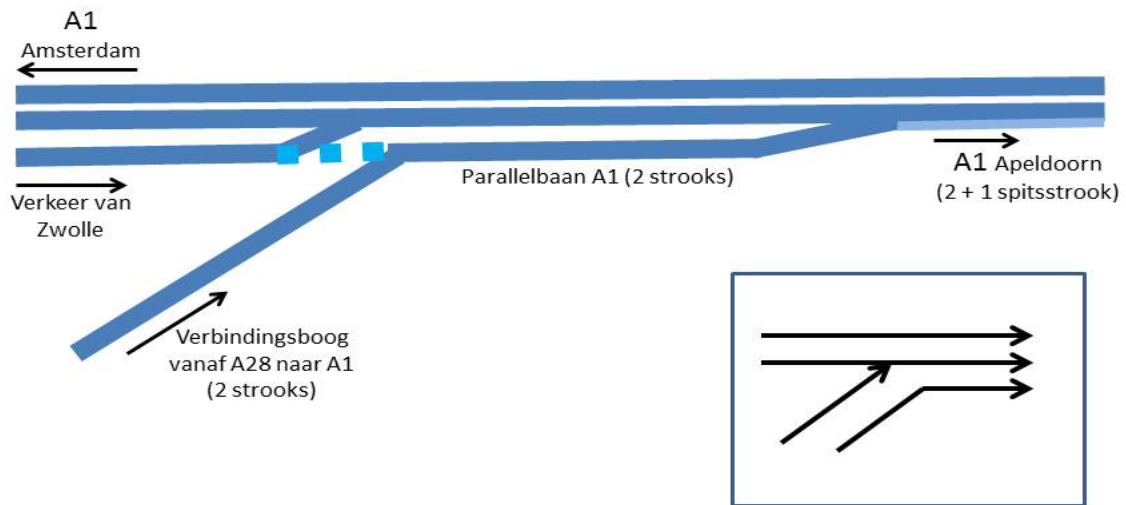
36% wordt verwacht! Bij een realistisch geachte groei van het verkeer van ca. 15% over deze periode zou de verkeersbelasting op het wegvak Leusden – Amersfoort op ca. 125.000 uitkomen. In de projectsituatie (2020) worden er evenwel 160.000 (dus nu 3 rijstroken weer vol belast) op dit wegvak verwacht; een verschil van 35.000. RWS stelt in de bespreking van 14 december geen extra modelonderzoek meer te kunnen doen om hierop antwoord te geven, het project is na het Besluit afgesloten. Zij geeft aan dat de verklaring mogelijk moet worden gezocht doordat verkeer van het OWN, dat oostelijk van de A28 ligt, naar de A28 komt. Dit is OWN tussen de A28 en de A12- A30. Of die veronderstelling juist is is zonder nader onderzoek niet te zeggen. RWS gelooft deze cijfers, en heeft daarom geen nader onderzoek gedaan naar de plausibiliteit ervan. SHB&L geeft aan dat deze niet plausibel zijn maar dat ze wel de basis zijn voor de getroffen (over gedimensioneerde) maatregelen.

In het knooppunt project Hoevelaken kijkt RWS zelfs naar 2030. In het rapport (11) wordt aangegeven dat de etmaalintensiteit op het wegvak Leusden- Amersfoort verder stijgt naar 167.000. Het wegvak is dan inmiddels verder verbreed naar (2x)4 rijstroken. Desondanks is de toename van de verkeersintensiteit nu maar 7000 in de 10 jaar van 2020 tot 2030, heel wat minder dan de 48.000 in de 13 jaar tot 2020 uit de tabel. Deze stijging is weer verrassend laag.

SHB&L heeft ook twijfels aan de spitsintensiteit op de boog A28-A1 Oost. Daar wordt volgens het WAB een toename van 1.500 naar 2.750mvt/u tussen 2012 en 2020 voorzien, bijna een verdubbeling dus. Veel meer dan de etmaal-intensiteit groei op de A28 van 57% nabij het knooppunt. Op de verbindingsboog zelf wordt een etmaalintensiteit gegeven door RWS van 29.000 mvt/etm. RWS heeft ter onderbouwing van de opgegeven toename aangegeven, in het rapport, dat ongeveer 2/3 van het etmaalverkeer al bij Utrecht bij de Uithof op de A28 rijdt en dat dat verkeer nog steeds wordt gevonden op de A1 bij Hoenderloo (70 km verderop). SHBL heeft, al in de bespreking van 14 december jl. (5), gesteld dat normaal wordt gevonden dat spitsuurverkeer in meerderheid juist betrekkelijk korte afstanden aflegt, in de orde van 20-40 km. De afwijkende waarde van de afgelegde weglengte, van het verkeer dat over de verbindingsboog rijdt, is voor de SHB&L juist aanleiding om te stellen dat dit verkeer betreft dat anders verdeeld is over de dag. Het lange afstandsverkeer is veel regelmatiger verdeeld in de tijd dan het woon-werkverkeer, dat je in de spits vindt. Bij een aandeel van dat lange afstandsverkeer van 2/3 in de etmaalintensiteit (zoals door RWS gevonden) zou het dus goed mogelijk zijn dat de spitsintensiteit op de boog 1/3 lager uitvalt. Dat scheelt dan 920 mvt/u. De spitsintensiteit is in dat geval "maar" 1830 mvt/u wat nauwelijks afwijkt van de (door RWS behoudend aangenomen) capaciteit van 1500 mvt/u voor één enkele rijstrook (wij vinden dat 2000 mvt/u ook nog zou kunnen op één rijstrook). Indien de veronderstelling van de SHB&L juist is zou het voorstel van de SHB&L (alle verkeer op de verbindingsboog naar de rechterrijstrook leiden) dus toch passend zijn. Zonder nader en meer gedetailleerd model (herkomst) onderzoek (zoals gevraagd in (4)) is daarover echter geen uitspraak te doen. Zoals in de bespreking van 14 december 2012 werd meegedeeld is er bij RWS geen mogelijkheid voor zo'n nader onderzoek.

Er ontstaat volgens SHB&L ook congestie bij het voorkeursalternatief (VKA= de door RWS voorgestelde en door de minister besloten configuratie). Om dat toe te lichten plaatsen wij de volgende schema tekening hieronder.

Figuur 2: Schema tekening A1 parallelbaan, verbindingsboog en samenkomst met A1 hoofdbaan.



NB Het gestippelde deel van de parallelbaan geeft aan dat de bestaande parallelbaan daar wordt opgebroken en het verkeer uit Zwolle/ Amsterdam daar op de hoofdbaan A1 wordt geleid, waardoor de afrit Hoevelaken voor dat verkeer dus niet meer toegankelijk is

Indien het cijfer van 2750 mvt/u op de verbindingsboog in de (avond)spits toch juist is zijn de beide rijstroken van de boog op vrijwel volle capaciteit belast. Het verkeer kan ongehinderd verder op de parallelbaan, die immers geen verkeer meer heeft uit Zwolle en Amsterdam (in het VKA wordt dat verkeer vóór de verbindingsboog al op de hoofdbaan A1 geleid). Het verkeer van de parallelbaan moet daarna echter wel samenvoegen met de vol belaste A1. Dus daar moeten twee keer twee vol belaste rijstroken samenvoegen tot drie rijstroken. Er ontstaat een weefprobleem (zie box in figuur 2):

De rechterrijstrook van de verbindingsboog/ parallelweg A1 kan ongehinderd de spitsstrook A1 op, die daar juist begint. De linkerrijstrook moet echter weven met het verkeer van de rechterrijstrook van de A1 hoofdbaan. Die rijstrook is – zoals gezegd- vol belast net als de linkerrijstrook van de parallelbaan. De vraag is hoe RWS dit weefprobleem oplost. Dat is niet te lezen in het de Toelichting op het WAB. Er zijn twee mogelijkheden:

- a. Het verkeer wordt toch op de rechterrijstrook geleid vóór de samenkomst parallelbaan-A1. Dan ontstaat dezelfde situatie als bij het SHB&L voorstel (die dat samenvoegen al op de verbindingsboog zelf wil doen). Het voordeel is alleen dat de file die gaat ontstaan nu 400m langer kan worden, alvorens de staart van de file op de A28 staat.
- b. Het verkeer mag met 2 rijstroken tegelijk de A1 op. Dat gebeurt op zeer weinig plaatsen in Nederland, het is nl. onveilig. Als het wel wordt toegelaten is het gevolg dat de capaciteit op zowel de linker parallelbaan rijstrook als de rechter rijstrook van de A1 met – naar schatting- 60% afneemt. Er is dan dus terug-stuwing op zowel de A1 als de verbindingsboog A28-A1. Op de A1 is kort voor dit punt ook al een extra toerit op de A1 hoofdbaan gecreëerd om het verkeer uit Zwolle de A1 op te leiden, er zijn dus nu twee weefvakken op de A1 hoofdbaan kort op elkaar wat de terug-stuwing op de A1 nog verergert. Kortom de congestie wordt niet opgelost maar verdeeld over de A1 en de A28.

Tijdens de bespreking met RWS van 14 december 2012 is dit besproken (5). RWS gaf tijdens de bespreking te kennen dat het “zal meevallen met deze terug-stuwing”. De standpunten zijn niet bij elkaar gekomen. In de Toelichting op het WAB is over deze terugstuwing niet gerapporteerd.

Voor goed begrip, ook in het voorstel van de SHB&L zou er terug-stuwing ontstaan, indien de spitsintensiteit op de boog inderdaad 2750 vtg/u wordt. Maar, omdat wij er bij de indiening van onze zienswijze van overtuigd waren dat de spitsintensiteit op de verbindingsboog niet zo hoog zou oplopen als RWS veronderstelt/ vindt via het model en wij hadden voorgesteld om het verkeer van de verbindingsboog op de rechterrijstrook te leiden zou er bij ons voorstel geen terug stuwing optreden op de samenkomst van parallelweg A1 en hoofrijbaan A1, maar hoogstens op de verbindingsboog.

Echter RWS stelt wèl geloof te hechten aan dat cijfer van 2750 vtg/u en dat betekent dat zij bij deze verkeersintensiteit te maken krijgt met de congestie ten gevolge van de bovenbeschreven terug stuwing. Zij heeft een probleem over het hoofd gezien dat de doorstroming ernstig zal belemmeren op deze locatie!

Het is dus het één of het ander:

- Of de intensiteit op de boog is niet zo groot als RWS veronderstelt. In dat geval wordt het voorstel uit de zienswijze van SHB&L (alles op de rechterrijstrook van de verbindingsboog) toch weer interessant en mogelijk dé oplossing
- Of de intensiteit is toch zo hoog als RWS stelt (2750 vtg/u) en dan treedt de congestie die wij signaleerden op en is er dus geen volledige oplossing van het doorstromingsprobleem op de verbindingsboog mogelijk bij de samenkomst van A28 en A1. De totale congestie is niet minder dan in het SHB&L voorstel.

4. Niet door RWS uitgewerkt en verkozen, maar wel goed alternatief voor het behoud van de afrit Hoevelaken

Zoals gezegd had de SHB&L een alternatief voorgesteld in haar zienswijze waarbij het verkeer op de verbindingsboog op de rechterrijstrook wordt geleid. Daardoor behoeft de verkeerssituatie op de parallelbaan van de A1 niet te worden aangepast en blijft de situatie ter plekke voor het naar Hoevelaken afslaande verkeer uit Amsterdam en Zwolle veilig. De verkeersintensiteit tijdens de (avond)spits (2750 mvt/u), die thans door RWS in het WAB is gepresenteerd houdt in dat onze oplossing onvoldoende doorstroming geeft. De SHB&L mag dan twijfels hebben over deze intensiteit, RWS heeft echter geen nader onderzoek daaraan kunnen/willen doen. We zullen daarmee dus moeten leven³. **De vraag is dan of er nog een andere oplossing is die het behoud van de afrit mogelijk maakt. Het antwoord daarop is ja.**

³ De SHB&L heeft zelfs nog een compromis geformuleerd, waarbij werd voorgesteld het WAB, inclusief de afsluiting van de afrit te accepteren, maar de afsluiting van de afrit niet eerder te realiseren, dan nadat in de praktijk was gebleken dat de terug stuwing groter zou zijn dan een bepaalde af te spreken lengte en frequentie. Dat voorstel is ingebracht bij de Vaste Kamer Cie IM (VKC IM). Kopie is toegestuurd aan RWS. Er is geen reactie op gekomen.

In haar bijlage rapport Belangenafweging gedeeltelijke afsluiting afrit Hoevelaken, blz 16 e.v. (Bijlage 1 bij Nota van Antwoord) wordt door RWS aangegeven dat bij de ingebrachte zienswijzen ook een voorstel is gedaan voor “Het verdubbelen van de verbindingsboog en het verschuiven van de zuidelijke (=A1) afrit van de aansluiting Hoevelaken naar het oosten” (dit wordt verder de “vershoven afrit” genoemd). Hieronder plaatsen wij een schetstekening van de verschoven op- en afrit, zoals die er volgens de SHB&L uit zou zien.

Figuur 3: Vershoven afrit.



Op blz. 17 van deze bijlage geeft RWS aan: “Het alternatief verschoven afrit scoort verkeerskundig vrijwel gelijk aan het voorkeursalternatief”⁴. Verderop op die blz. wordt gemeld: “De extra kosten voor dit alternatief bedragen naar schatting 1 miljoen euro, *exclusief* de kosten van grondaankoop en de kosten voor de bij dit alternatief nodige aanpassing van het onderliggende wegennet (OWN).” Dan volgt de – voor de SHB&L verbazingwekkende- conclusie “Nu de effecten van dit alternatief in het kader van het WAB niet positiever zijn dan de effecten van het voorkeursalternatief (VKA) is er geen aanleiding voor dit alternatief verschoven afrit te kiezen”.

Naar de mening van de SHB&L maakt RWS daar een enorme beoordelingsfout: Het alternatief “verschoven afrit” scoort verkeerskundig vrijwel even goed als het VKA, **maar het komt als enige alternatief tegemoet aan het sterke verlangen van de regio en 118 zienswijzen om de afrit te behouden**. En dat voor(maar) Euro 1 miljoen extra op een project met een totaalwaarde van ongeveer 220 miljoen euro.

Tijdens een presentatie van RWS in Hoevelaken op 3 december 2012 heeft de stichting daar in een discussie al op gewezen. De inleider gaf toen aan dat grondverwerving gecompliceerd zou zijn en dat de – in het RWS rapport- genoemde 1 miljoen euro onjuist zou zijn. In de bespreking met RWS van 14 december 2012 (5) heeft de SHB&L deze zaken weer aan de orde gesteld. Inmiddels was haar gebleken dat de voor alternatief “verschoven afrit” benodigde grond reeds eigendom van het Rijk is en gedeeltelijk al in gebruik bij RWS. Zie hiervoor de kadastrale kaart (6) en eigendomssituatie (7). Naar de mening van de SHB&L zijn er geen of zeer geringe extra kosten van aanpassing van het

⁴ het voorkeursalternatief (VKA) is de door RWS voorgestane oplossing

onderliggende wegennet: de verschoven op- en afrit blijven aansluiten op de Amersfoortsestraat/Hogeweg, zoals nu ook al het geval is. In de bespreking van 14 december jl. kon of wilde RWS geen nadere uitwerking van dit alternatief tonen. Mogelijk bestaat het ook niet. RWS wilde ook geen ander bedrag voor bouwkosten noemen. Daarom heeft de SHB&L een eigen schetsontwerp opgesteld dat aangeeft hoe dit alternatief eruit moet zien, zoals boven al aangegeven op satelietondergrond.

Door het verschuiven van de afrit wordt de lengte van het weefvak op de parallelbaan van de A1 verlengd. Dat weefvak was te kort, bij een dubbele verbindingsboog en dat was de reden waarom er verkeersonveilige situaties zouden ontstaan. RWS geeft op blz. 6 van voornoemd bijlage rapport aan dat de vereiste weefvaklengte, behorende bij de dubbele verbindingsboog, volgens de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA) bij een ontwerpsnelheid van 100km/u 625 m dient te zijn en bij een ontwerpsnelheid van 80 km/u 500 m. De huidige lengte van het weefvak is 350 m. De verschuiving dient dus respectievelijk 275 m (100km/u) of 150m (80 km/u) te zijn. Bij handhaving van de bestaande boogstralen van de op-afrit is ruim 350 m beschikbaar, voordat de ruimte tussen A1 en spoorbaan Amersfoort-Apeldoorn te smal wordt. Er is dus voldoende ruimte om die verschoven op- en afrit te realiseren.

Mogelijk zal RWS nog betogen dat- vanwege de NOA- ook de boogstralen van de op- en afrit ruimer moeten. Indien zij dat doet, is het de vraag of dit voor een tijdelijke (de komende 7 jaar) op- en afrit ook moet gelden. In ieder geval zijn er vele bestaande situaties waar boogstralen gelijk zijn aan die van "Hoevelaken". Het is ook niet ongebruikelijk dat RWS zichzelf- in bijzondere gevallen- onthefte van de verplichting volgens de NOA te werken. Er is nooit een veiligheidsprobleem geweest met deze afrit, zoals de plaatselijke hulpdienst (brandweer) ons heeft medegedeeld. Ook blijkt dit uit het feit dat daar geen bijzondere waarschuwborden zijn geplaatst. Er kan hier dus zeker een afwijking op die NOA worden geaccepteerd, mocht dat argument tegen dit alternatief worden gebruikt.

De grond- die dus al eigendom is van het Rijk- zal voor een groot deel ook worden gebruikt bij de definitieve reconstructie van het knooppunt en de op- en afritten van Hoevelaken A1.

Er is dus een oplossing die voorkomt dat de afsluiting Hoevelaken partieel dicht moet; de verschoven afrit. Indien RWS haar belangen afweging goed had gedaan, zou zij reeds onmiddellijk na het zien van deze mogelijkheid, het WAB hebben moeten aanpassen in deze zin. Er was dan geen waardevolle voorbereidingstijd verloren gegaan. Wij hebben daarom ook op 14 december in onze bespreking met RWS aangedrongen op een onmiddellijke start met de voorbereiding van dit alternatief. Sowieso kan afsluiting niet plaatsvinden vóór 2014, totdat de Energieweg gereed is (zie H2). Een eventueel argument van RWS tegen de bouw van dit alternatief om redenen van krappe tijd kan dan ook niet worden geaccepteerd.

Op de belangenafweging gaan wij in het volgende deel van dit Beroep nader in.

5. Onjuiste en onvolledige belangenafweging met betrekking tot de afsluiting van de afrit Hoevelaken A1

In het OWAB was een project specifieke afwegingsnotitie gepresenteerd. Deze ging echter slechts in op verkeersveiligheidsaspecten. Inderdaad belangrijk, maar niet het enige dat telt. Er was geen beschouwing of belangenafweging over de afsluiting van de afrit A1.

In de Startnotitie van het A28 project uit 2009 had RWS aangegeven welke effecten zouden worden onderzocht bij de beoordeling van alternatieven. In H6.4 Economie van deze Startnotitie wordt onder andere aangegeven: "Ook in beeld komen de effecten op de werkgelegenheid en de economische ontwikkelingsmogelijkheden". Daar was dus in het OWAB rapport niets van te vinden.

In het WAB, Nota van antwoord, Bijlage 1: Belangenafweging gedeeltelijke afsluiting afrit Hoevelaken wordt ingegaan op de volgende aspecten: verkeerskundige- en verkeersveiligheid-, luchtkwaliteit-, geluid en financiële gevolgen.

Met name dit laatste effect is onvoldoende onderzocht of beoordeeld. Er wordt, ook bij de behandeling van dit laatste aspect, weer niet over economie of werkgelegenheid gesproken. Wij hebben de volgende redenen om de gepresenteerde belangenafweging met betrekking tot de afrit als onvoldoende en onjuist te kwalificeren.

- Wij hebben bezwaar tegen het feit dat de effecten van het alternatief "verschoven afrit", waarbij de afrit Hoevelaken dus wèl behouden blijft, niet rechtstreeks zijn vergeleken met het VKA, met zijn nadelen voor de Hoevelakense gemeenschap. Natuurlijk heeft het VKA vele positieve effecten. Het gaat echter niet aan de vele positieve effecten van het VKA (over het gehele traject Utrecht- Hoevelaken) te vergelijken met de sterk negatieve, maar lokale, effecten bij Hoevelaken en dan te concluderen dat de balans per saldo positief is. Dat is niet de vraag waar het om gaat. **De vraag waar het om gaat is: Is het nodig dat Hoevelaken (en Amersfoort Vathorst, Hooglanderveen en Wieken- Vinkehoef) zijn bereikbaarheid sterk ziet verslechteren om een geringe besparing van de algemene middelen te bereiken van 1 miljoen euro.** Dat lokale belang moet worden vergeleken met de kosten die moeten worden gemaakt om schade aan **dat** belang te voorkomen.
- Is de schade alleen maar uit te drukken in een kleine vergroting van de reistijd of is er een veel groter en directer economisch effect? Daarover zou, volgens de Startnotitie toch worden gerapporteerd?
- Wij zijn van mening dat het offer, dat van Hoevelaken en omgeving wordt geëist, onevenredig groot is en dat RWS niet in beeld heeft gebracht hoe groot de schade is. De SHB&L heeft dat wel gedaan (zie bijlage 9) en komt tot **de conclusie dat de schade die ontstaat door de afsluiting vele malen groter is dan de kosten van het behoud van de afrit.** Daar gaan wij hieronder meer in detail op in.

Hoevelaken heeft een zeer gunstige aansluiting aan het hoofdwegennet die al 40 jaar bestaat. Dat heeft er toe geleid dat veel bedrijven zich hier gevestigd hebben, die juist vanwege die gunstige aansluiting voor Hoevelaken hebben gekozen. Daaruit volgt dat deze bedrijven ook meer dan evenredig worden geraakt door het verminderen van de kwaliteit van de bereikbaarheid. Een voorbeeld van dat waardeverlies is al gegeven in de zienswijze van RABO Vastgoed/ Bouwfonds die zijn hoofdkantoor in Hoevelaken met 20 % zag afgewaardeerd. Dat is niet vanwege extra kosten van omrijden van zijn personeel maar puur vanwege een lager wordende huurwaarde van zijn bezit.

Wat geldt voor Bouwfonds geldt ook voor andere bedrijven en woningen in Hoevelaken. Enkele bedrijven hebben al taxaties aangevraagd. SHB&L heeft een eigen onderzoek gedaan en expertise ingebracht met betrekking tot deze effecten. Daaruit blijkt dat deze aanzienlijk zijn, Zie daarvoor de bijlage (9).

In de huidige economische verhoudingen zijn de meeste bedrijven in gehuurde ruimtes gehuisvest. Voor de meeste panden is de huurtermijn 5 jaar, met een optie voor nog eens 5 jaar. Dat betekent dat na 3,5- 4 jaar reeds een onderhandeling start over de verlenging van de huur of verhuizing. Alle bedrijven in Hoevelaken op gehuurde locaties hebben dus te maken - in de periode van 7 jaar tot het moment dat de afrit weer beschikbaar komt- met de vraag of zij verlengen of een- voor het bedrijf- betere locatie zoeken. Er zijn, nadat de afsluiting een feit is, vele locaties buiten Hoevelaken, maar wel in de regio, die dan een relatief betere bereikbaarheid hebben dan die van Hoevelaken, die er qua bereikbaarheid immers op achteruit zijn gegaan. Dat is de reden voor de waardevermindering. Indien er door de eigenaren geen huurconcessies zouden worden gedaan dreigt een snel toenemende leegstaand in Hoevelaken. Die ontstaat dus niet vanwege de extra reistijd zelf, het gaat bij locatie keuze om de relatieve positie ten opzichte van concurrerende locaties. Dat is een sterk waarde bepalend element. Het is niet te zien uit het WAB rapport dat RWS zich daarvan bewust is. Naast eigenaren van verhuurd onroerend goed hebben ook eigenaren gebruikers met een evenredig verlies te maken. Dat geldt net zo voor woningen. De waarde van onroerend goed wordt bepaald door de transacties (Koop/ huur) die plaatsvinden. Op de beurs is dat voor iedereen zichtbaar voor aandelen. Voor onroerend goed waarde dient men zich te baseren op het oordeel van experts van de branche. De SHB&L heeft een expertise oordeel gevraagd en baseert haar berekeningen mede daarop (9). Zij neemt echter de genoemde kortingen niet één op één over maar neemt – uit voorzichtigheid- lagere afwaarderingen aan.

De zo berekende schade is zeer aanzienlijk, nl. ongeveer 14 miljoen euro alleen al voor waardevermindering van bedrijfsgebouwen. Zij wordt nog veel groter als de directe schade aan de bedrijfsvoering van hier gevestigde bedrijven wordt ingecalculeerd. Hier heeft SHBL echter geen eigen onderzoek naar gedaan omdat die cijfers moeilijker te vinden zijn. De door ons berekende schade is nu al veel groter dan de extra bouwsom van 1 miljoen euro die het alternatief “vershoven afrit” kost. Indien de belangenafweging (maatschappelijke kosten- baten analyse) op deze wijze was uitgevoerd was RWS/ de minister ongetwijfeld tot een besluit ten gunste van het behoud van de afrit gekomen en was de commotie, die het besluit tot afsluiting veroorzaakt heeft, niet nodig geweest.

De eventueel door bedrijven en woningbezitters te lijden schade wordt door RWS afgedaan met een verwijzing naar de schadecompensatieregeling. Daarmee wordt de schade echter niet voorkómen, maar alleen verhuisd naar het Rijk (de Nederlandse gemeenschap). Als lid van deze gemeenschap heeft de SHB&L ook een belang om deze schade te voorkomen, zelfs indien deze volledig gecompenseerd zou worden. De schade compensatie regeling is er alleen voor die (enkele) partijen die een schade lijden, nadat er een adequate belangenafweging/ kosten baten analyse heeft plaatsgehad. Dat is hier niet het geval. Alle locaties in Hoevelaken hebben te lijden van schade.

De economische schade die door het vervallen van de afrit wordt veroorzaakt heeft ook nog eens directe financiële gevolgen voor de staat en gemeenten. Immers:

- Een afwaardering van onroerend goed resulteert- direct of op termijn- in een verlies of lagere winst voor het betreffende bedrijf. Vanwege de vennootschapsbelasting, die 25 % bedraagt, derft de staat dus een gelijk bedrag aan belastinginkomsten
- De waardedaling van het onroerend goed heeft een verlaging van de woz waarde tot gevolg, die weer resulteert in (jaarlijks) lagere woz inkomsten voor de gemeente

- Veel bedrijven hebben het moeilijk in de regio. Er is maar een kleine verstoring nodig van een fragiel evenwicht om bedrijven in moeilijkheden te brengen en/of een besluit tot afstoten van personeel te veroorzaken. Dit effect is moeilijk te kwantificeren, echter het is er wel degelijk. Juist in de huidige economische tijd is het van extra groot belang, omdat er veel leegstand is en dus veel alternatieve locaties beschikbaar zijn.

6. Conclusie

Naar de mening van de SHB&L heeft zij in het bovenstaande aangetoond dat:

- Er geen juridische basis meer bestaat, die RWS het recht geeft tot afsluiting van de afrit Hoewelaken A1. Zo de Raad meent dat dit wel het geval is gelden in ieder geval nog opschortende bepalingen uit het Vathorst Convenant die een afsluiting tegenhouden tot het gereedkomen en in gebruik nemen van de Energieweg in ongeveer 2014.
- Er gereede twijfels zijn aan de met het verkeersmodel gegenereerde verkeersintensiteiten, met name die op de verbindingsboog. Nader onderzoek op dit punt is door de SHB&L voorgesteld aan RWS maar niet uitgevoerd. Indien de intensiteit lager is dan voorspeld is het voorstel van de SHB&L uit haar zienswijze toch interessant (verkeer op de verbindingsboog op de rechterrijstrook leiden)
- Er een robuuste en verkeerskundig correcte oplossing is die toelaat de afrit te behouden voor een gering extra bedrag. De benodigde extra investering van 1 miljoen euro is vele malen geringer dan de schade, die ontstaat door de afsluiting. Deze schade is door RWS nimmer onderkent en heeft geleid tot een onjuist besluit voor het aspect afsluiting afrit Hoewelaken.

Vanwege het bovenstaande verzoeken wij de Raad het WAB A28, voor wat betreft de sluiting van de afrit A1 Hoewelaken voor verkeer uit richtingen Amsterdam en Zwolle, te vernietigen.

Bijlagen:

- (1) Vathorst convenant, voluit: Overeenkomst inzake optimalisering (auto)infrastructuur Vathorst en Omgeving
- (2) Overzicht regionale bijdragen aan het behoud van de aansluiting Hoevelaken op de A1 in het kader van het project reconstructie knooppunt Hoevelaken
- (3) Email aan RWS, att. Petra v Konijnenburg dd. 1 april 2011.
- (4) Email aan RWS, att. Harold Topper dd. 27 november 2012
- (5) Verslag van de bespreking SHB&L met RWS van 14 december 2012
- (6) Kadastrale kaart Amersfoort, sectie R, perceel 34 en 35
- (7) Eigendomssituatie volgens kadaster, perceel 34 , dat te verwerven zou zijn is al eigendom van het Rijk
- (8) *Schetsontwerp "Verschoven afrit" volgens SHB&L, opgenomen in tekstdeel als fig 2*
- (9) Waardedaling van commercieel vastgoed in Hoevelaken (eigen opstelling SHB&L)
 - (9.1) Berekening waardevermindering
 - (9.2) Expertoordeel onroerend goed afwaardering Hoevelaken 1
 - (9.3) Expertoordeel onroerend goed afwaardering Hoevelaken 2
- (10) Rapport Grontmij-DHV
- (11) Rapport Verkeersgegevens 2030 Planstudie Knooppunt Hoevelaken, Panteia oktober 2012 voor RWS

Bijlage 9 bij

Beroep met betrekking tot WAB A28 dd 20 november 2011

Waardedaling van commercieel en niet-commercieel vastgoed in Hoevelaken

1 Inleiding

Tegen de afsluiting van de afrit A1 Hoevelaken zijn 118 zienswijzen ingebracht. In een groot aantal daarvan –van particulieren en bedrijven- is gewezen op de te verwachten waardedaling, als gevolg van de verminderde bereikbaarheid van de bedrijfslocaties en woningen. Zelfs indien de afsluiting, zoals gehoopt, maar 7 jaar duurt, omdat daarna – in het kader van het project knooppunt Hoevelaken- de afrit weer wordt hersteld, is met deze waarde daling te rekenen. In een periode van 7 jaar zullen namelijk alle gebruikers van commercieel gehuurd onroerend goed hun bestaande huurcontract zonder boete kunnen beëindigen. Dit, omdat de contracten normaliter voor een periode van 5 jaar zijn aangegaan, met alleen een optie voor verlenging met nog eens 5 jaar. Dat betekent dat de waarde van dat onroerend goed bij een onderhandeling de facto opnieuw wordt vastgesteld en de verminderde kwaliteit dan tot correctie van het huurbedrag leidt⁵. Ook voor woningen zal een waardedaling optreden ten gevolge van de verminderde aantrekkelijkheid van de locatie Hoevelaken. Zeven jaar afsluiten van de afrit betekent een substantieel deel van de gemiddelde bewoningsduur van een woning van 12 jaar bij een gemiddelde bewoningsduur van 12 jaar.

Op de Hoevelakense bedrijventerreinen staan in hoofdzaak bedrijven met een opslag-, service en distributiefunctie, gecombineerd met een kantoor. Enkele bedrijven hebben ook een showroom, opleidingsinstituut of conferentiefunctie. Daarnaast zijn er een aantal verspreid liggende bedrijven zoals een hotel, een groot camping en recreatie bedrijf en het hoofdkantoor van RABO Vastgoed/ Bouwfonds en een aantal winkelbedrijven in het centrum van Hoevelaken.

Meer dan dertig bedrijven hebben een zienswijze ingediend. Daarnaast zijn er zienswijzen van belangenorganisaties, zoals:

- VAB, Vereniging Amersfoortse Bedrijven
- Gedeputeerde Staten van Gelderland en Utrecht (ieder afzonderlijk)
- Kamer van Koophandel Gooi-Eem- en Flevoland
- Gemeente Nijkerk, Leusden en Amersfoort (afzonderlijke zienswijzen)
- Raadsfractie D66 Amersfoort
- Fractievoorzitters raadsfracties gemeente Nijkerk
- VVD Nijkerk Hoevelaken
- TLN Transport en Logistiek Nederland
- VNO- NCW Midden Nederland
- SHB&L Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar

⁵ De waarde van goederen wordt vastgesteld in het economisch verkeer door de prijzen die tot stand komen bij recente transacties. Op de beurs gebeurt dat instantaan e voor iedereen terstond zichtbaar. Op de onroerend goed markt is dat minder direct zichtbaar en zal men experts moeten raadplegen om de juiste informatie te verkrijgen.

In al deze ingebrachte zienswijzen is de afwijzing van de afsluiting afrit A1 hoofdthema of één van de hoofdthema's. Kortom de gehele gemeenschap van Hoevelaken, maar ook die van Hooglanderveen en Nijkerkerveen en nabij gelegen Amersfoort- delen wijst de afsluiting af.

De huidige bijlage geeft aan welke waardedaling van het commercieel en niet commercieel onroerend goed in Hoevelaken is te verwachten. Dat betreft de drie bedrijfsterreinen Overhorst, Horstbeek en Hogenbrink en de verspreid liggende bedrijven en (eigendoms)woningen).

Deze opstelling geeft uitsluitend een schatting van de waardedaling van onroerend goed in Hoevelaken. Er is ook waardedaling te verwachten op het bedrijfsterrein Wieken- Vinkenhoef. Daar hebben wij geen onderzoek naar gedaan. Er is ook niet gekeken naar directe bedrijfsschade ten gevolge van verlies aan omzet door verminderde bereikbaarheid, extra kosten en tijd van omrijden over 7 jaar tijdelijke afsluiting, enz..

Wij merken nog wel op dat de door RWS opgegeven omrij tijden naar onze mening onjuist zijn en op het dubbele van wat gemeld is moeten worden geschat.

2 Methodiek

De waarde van commercieel onroerend goed wordt bepaald door de waarde van de netto huuropbrengsten in de toekomst. Daarbij wordt uitgegaan van een kapitalisatiefactor van 10^6 . Van bedrijfspanden, die door de eigenaar worden benut, geldt dezelfde methodiek voor de berekening van de waarde in het maatschappelijk verkeer.

De waarde van niet commercieel onroerend goed wordt rechtstreeks door de markt bepaald, voor zover het in eigendom is. De huursector valt uiteen in twee delen: sociale- en vrije markt. Echter, vanwege de beperkte omvang en de regulering van de huursector wordt daar geen waardedaling verwacht.

De aanwezige oppervlakken bebouwd industrieterrein zijn bepaald aan de hand van google maps en zijn voor elk der drie bedrijventerreinen separaat bepaald. De gespreid liggende locaties zijn eveneens separaat bepaald. Van de verspreid liggende kleinere bedrijven en winkels is een schatting gemaakt. Ook winkels uit Hoevelaken betrekken een substantieel deel van hun klantenkring van buiten. Zo meldde het Albert Heijn filiaal van Hoevelaken dat zij 30% van hun klandizie van buiten Hoevelaken hebben. Een deel daarvan benut de afrit Hoevelaken.

Google maps geeft niet aan welke locaties meerdere verdiepingen hebben. Door middel van een check ter plekke is dit in twijfelgevallen geverifieerd. Soms heeft een deel van een gebouw een extra verdieping, in dat geval is er voor het gebouw een waarde van bv 1,5 verdieping aangegeven.

De oppervlakken zijn bepaald door opmeting vanaf google maps. Deze maps geven een schaalmaat. Bij gebouwen die niet rechthoekig zijn, is een benadering gemaakt door gebouwdelen aan elkaar te "leggen" en van de delen een gemiddelde breedte te schatten. De lengte is opgemeten. De daarbij geldende onnauwkeurigheid is per pand ongeveer 30%, voor de totale berekening wordt deze op 15% geschat.

⁶ Bij de huidige rentevoet zou die kapitalisatiefactor hoger kunnen zijn. In geval men die hogere factor zou willen invoeren wordt het schade bedrag hoger dan wat in onze berekening wordt gevonden!

Voor de te verwachten waardedaling van de eigendommen is gebruik gemaakt van een expertise oordeel van een beëdigd taxateur(9.2). Daarnaast zijn er een aantal separate taxaties te verwachten van individuele bedrijven, welke echter niet beschikbaar zijn gekomen binnen de beroepstermijn. Indien deze alsnog ter beschikking komen zullen ze worden nagezonden.

Het aantal eigendomswoningen is geschat op 2/3 van het totale bestand.

De overzichten van de 3 bedrijventerreinen van Hoevelaken met daarop aangegeven de ligging van de gebouwen uit de excel tabel zijn te vinden in bijlage 9.4, 9.5 en 9.6 hierna.

3 Berekende resultaten

De berekening is opgezet met behulp van een excel tabel welke in bijlage (9.1) is weergegeven. In die bijlage zijn ook de aannamen vermeld, die zijn gemaakt voor deze berekening.

Uit de berekening blijkt dat **het totale waarde verlies ten gevolge van de sluiting** van de afrit A1 uit richting Amsterdam- Zwolle **ongeveer Euro 14 miljoen** bedraagt. Dat is **14 maal meer dan de kosten van het behoud** van de afrit, volgens de kostenindicatie van RWS(excl. Grond en kosten aansluiting op het OWN) in zijn eigen rapport (Bijlage 1 bij Nota van Antwoord, blz 17). De totale schade is groter dan het hier genoemde bedrag omdat de directe bedrijfsschade er nog bij opgeteld moet worden.