

Persbericht m.b.t. afwijzing beroep WAB A28, v.w.b. de afsluiting van de afrit A1 voor verkeer uit Zwolle en Amsterdam

EEN FLINKE TELEURSTELLING! WAB A28 AFGEWEEZEN DOOR RvS

Vrijdag 4 juli maakte de Raad van State haar besluit inzake de beroepen tegen de afsluiting van de afrit A1 voor verkeer uit Zwolle en Amsterdam bekend. De Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar en haar vele sponsors en vrienden hadden daar met spanning naar uitgezien. Helaas was de uitslag niet zoals gehoopt: alle beroepen tegen het wegaanpassingsbesluit A28 (WAB A28) werden verworpen.

We zullen dat besluit van de Raad van State moeten accepteren: er is geen hogere instantie die dit besluit nog kan veranderen. De consequentie is dus dat de afrit de komende tien jaar blijft afgesloten, totdat die in het kader van de reconstructie en uitbreiding van het knooppunt weer wordt hersteld. Dat is recentelijk in de Bestuursovereenkomst 2 (BOK2) vastgelegd. Mogelijk duurt het zelfs iets korter dan tien jaar. Maar iets langer zou ook nog mogelijk zijn.

Wij hebben het besluit van de Raad van State bestudeerd. In de diverse beroepen waren de volgende zaken en bezwaren aan de orde gesteld. We vatten dat samen en geven commentaar. De volledige uitspraak is op de website van de Raad van State te vinden.

HET VERKEERSMODEL IN TWIJFEL

Met het verkeersmodel was berekend dat er op de verbindingsboog A28-A1 richting Apeldoorn (die verdubbeld is, waardoor de afsluiting nodig werd) een toename van 90% zou optreden van de intensiteit tijdens de spits, veel meer nog dan de toename (van 50%) op de A28 zelf. Het werd niet duidelijk gemaakt waar dat extra verkeer vandaan kwam, maar het zou komen van sluipverkeer dat nu al op nabijgelegen wegen reed. Dat leek ons onwaarschijnlijk en wij hadden nader onderzoek voorgesteld. Dat werd afgewezen door RWS. In zijn uitspraak stelde de Raad van State dat verkeersmodellen altijd geacht worden juist te zijn en dat twijfels daarom niet aan de orde zijn. Punt.

EEN GOED ALTERNATIEF

Het was duidelijk dat er een goed alternatief was, waardoor de op- en afrit Hoevelaken A1-enigszins verschoven en tegen wat extra bouwkosten van €2 miljoen behouden kon blijven. Dat was het kernpunt van ons beroep: als er een alternatief is dat maar zo weinig extra kost (het gehele A28 project kost €220 miljoen) dan moet je dat toch heel serieus nemen dachten wij. Zo ging het echter niet. Er was eerst discussie over hoe dat alternatief er uit zag. Rabo Vastgoed (Bouwfonds) heeft toen een bureau opgedragen een schetsontwerp te maken. Daaruit bleek dat er wel degelijk een passend alternatief was voor rijsnelheid 80 km/u op de parallelbaan en ook voor 100 km/u, als er een geringe afwijking van de ontwerpnormen kon worden toegestaan. RWS wilde echter niet de snelheid van 80 km/u accepteren en ook niet de aanpassing van de ontwerpnorm. Zij is daarin bevestigd door de Raad van State. Kennelijk kan of wil die niet afdwingen dat er redelijkheid betracht wordt door RWS maar kijkt

zij er alleen naar of de Minister een regel heeft die haar in staat stelt om nee te zeggen tegen redelijke voorstellen.

VEEL SCHADE VOOR BEDRIJVEN

We hadden verder veel werk gemaakt van een berekening van de schade (vooral waardedaling van onroerend goed in Hoewelaken) en aangetoond dat de waardedaling tenminste €14 miljoen bedraagt, Dat was in de belangen afweging van RWS totaal niet onderkend. Men had alleen naar extra rijtijd gekeken en niet naar directe economische effecten. Dat mag! De minister had toch een belangenafweging gemaakt en dat was (hoe dan ook) genoeg. Er was immers ook nog de schadecompensatieregeling, waar bedrijven een beroep op konden doen. Dat de schade dan maar zeer gedeeltelijk of geheel niet wordt gecompenseerd was niet aan de orde. Ons betoog dat er dus wel schade was en dat compensatiebetaling ten laste komt van de Nederlandse gemeenschap (d.w.z. de belastingbetaler) was niet van belang.

RWS WIL NIET MEEWERKEN

Al met al zijn we dus behoorlijk teleurgesteld over de gang van zaken. We kunnen ons voorstellen dat RWS bij aanvang van dit grote project de afsluiting van de afrit als een klein en misschien niet al te belangrijk onderdeel van het project zag. Maar toen zij zag hoeveel weerstand er tegen die afsluiting bestond, ook bij de gemeenten en provincies, en toen er nota bene in het kader van het knooppunt project al was afgesproken dat de op- en afritten behouden zouden worden had zij haar koers kunnen verleggen en volop kunnen meewerken aan het realiseren van het redelijke alternatief. Helaas is het niet zo gegaan.
