

Verslag van bespreking RWS - SHBL 27 januari 2012

Aanwezigen:

RWS: R. Schoofs, PM

P. v Konijnenburg, omgevingsmanager niet bestuurlijke omgeving

SHBL: R, Wesselingh, vz.

Mevr. J. Ramsbotham, wg. Leefbaarheid

J. Lobeek, secr.

1 Communicatie raadsvergadering Amersfoort mbt BOK 1

R. Schoofs stelt deze zaak nog eens aan de orde; wat stoorde was dat de brief van SHBL aan de gemeenteraad van Amersfoort – vlgs RWS- onjuistheden bevatte, met name vwb. de mededeling dat "Nijkerk" niet op de hoogte was. Vz legt uit dat dat zo bleek te zijn, bij navraag bij betrokkenen. Omdat de tekst van BOK1 pas bekend werd (en niet was verkregen van RWS, zoals eerder gevraagd) via de website van Amersfoort, juist voor de behandeling, moest SHBL onmiddellijk handelen. Zij heeft wel meteen kopie aan RWS gestuurd, zodat deze op de hoogte was.

De afspraak om inhoudelijke mededelingen van SHBL over het project vooraf te laten lezen door RWS wordt herbevestigd.

De SHBL had ook nog vragen over de rol, participatie en verwachtingen mbt. de klankbordgroep (bewonersbelangen organisaties). RWS zal een voorstel doen in de eerstvolgende Bewonersgroep bijeenkomst.

2 Aansluiting Hoevelaken A1

Zoals was afgesproken heeft RWS de aansluiting Hoevelaken op de A1 ontworpen, na eerst de sobere oplossing voor het knooppunt, zonder aansluiting Hvlk, te hebben opgezet. Daarbij zijn de op- en afritten op de A1 richting Oost en West behouden en wordt een belangrijk deel van de bestaande situatie benut. **Er is een acceptabel ontwerp opgesteld. Dit wordt op het ogenblik door een landelijke dienst van RWS getoetst (sinds medio januari). De toetsing is ws. medio februari gereed. Zaken zoals boogstralen, hellingen, verkeersveiligheid, zicht op verkeersborden enz. zijn onderdeel van deze toets. Waar wordt afgeweken van de NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen) dient een ontheffing te worden verleend door het Ministerie. Alhoewel het ontwerp dus acceptabel lijkt kan dit pas openbaar gemaakt worden- door RWS- zodra de toets akkoord is. Tot zolang is dit dus vertrouwelijke informatie.**

Er wordt ook gewerkt aan de kostenraming. Ook die kan pas definitief worden, zodra het ontwerp definitief is. **Het lijkt er echter op dat de inschatting van €30 mio (ruim) voldoende is.**

Mogelijk kunnen de oostelijke takken van de aansluiting, die grotendeels bestaand zijn, worden beschouwd als onderdeel van het basisontwerp, zodat deze niet ten laste van extra bijdragen komen. Dit mede gezien de oorspronkelijke toezegging van behoud van de

oostelijke aansluiting. SHBL stelt dat daardoor de extra kosten dus lager uitvallen en er dus meer fondsen beschikbaar komen voor milieu maatregelen.

RWS heeft in het ontwerp van de aansluiting ook nog een mogelijkheid gevonden om wel rechtstreeks aan te sluiten vanaf A28 Noord. Zij bestudeert nog of er ook een mogelijkheid is om – in tegengestelde richting- naar de A28 Noord een directe **toerit** te geven vanaf Hoevelaken. Dit is belangrijk, om het verkeer niet te verwarren. Op en afritten op de A28 zuid zijn niet mogelijk, maar dat had de SHBL al eerder geaccepteerd. Voor de SHBL is de A28 aansluiting niet primair, zeker gezien het feit dat dit ten koste zal gaan van andere wensen of (bovenwettelijke) milieumaatregelen. Voor SHB&L is de verbinding via Vathorst/Hanzetunnel naar A28 Noord zoals eerder aangegeven zo wie zo ook acceptabel, hetgeen een verdere kostenbeperking kan inhouden.

3 Milieu

De SHBL bevestigt dat zij milieu en aansluiting van gelijk belang vindt. Vwb. milieu **focust SHBL op geluid en fijnstof**, die beide van grote invloed zijn op de gezondheid van de bewoners in de nabijheid van snelwegen.

Voor geluid heeft SHBL de eis/ wens om de geluidsbelasting op max. 50 dB(A) te houden (zoals ook geldt in Vathorst), overal in Hoevelaken incl. de A28 Noord tot voorbij het natuurgebied Hoevelakense Bos.

Voor fijnstof is voldoen aan de wet 2015 voldoende (met name mbt. toekomstige eis tav. 2,5 micron deeltjes).

(Niet besproken, maar tbv volledigheid: SHBL wenst ook dat er zo weinig mogelijk bomen worden gerooid in het Hvlk Bos en compensatie ter plekke wordt gerealiseerd!)

De selectie van – mogelijk strijdige onderlinge wensen uit de verschillende buurgemeenten, die in ieder geval elkaars concurrent zijn voor regionale fondsen, wordt bediscussieerd. RWS geeft aan dat de prioriteiten in het regio- overleg zullen worden vastgesteld, niet door RWS.

SHBL wijst erop dat het moeilijk is prioriteiten vast te stellen zonder de kosten van realisatie van een wens te kennen, RWS zou naar de mening van de SHBL die kosten moeten ramen en aan de regio moeten melden. RWS geeft aan daarmee bezig te zijn.

SHBL wijst erop dat al op **1 april 2012 de regio geacht wordt** de regiobijdragen aan de realisatie beschikbaar te stellen en ook haar wensen bekend te maken. **Er lijkt (veel) te weinig tijd te zijn** om:

- eerst de kostenramingen van RWS te ontvangen,
- dan te onderhandelen met bestuur (provincie en gemeenten) en -raden over bijdragen en
- dan ook nog af te stemmen in het regio-overleg.

RWS geeft aan al meer gehoord te hebben dat de tijd krap is. I.o.m. regionale partners wordt naar een realistische planning gestreefd.

De regionale bijdragen kunnen gemarkeerd worden voor specifieke doeleinden, dwz. dat de fondsen alleen bestemd worden voor dat specifieke doel. SHBL vindt het wenselijk om dit soort wensen bij de uitvraag als optie uit te vragen, zodat eerst de kosten bekend zijn, voordat definitieve opdracht voor die optie/ wens wordt gegeven, vóór definitieve contracttekening met de aannemer.

RWS deelt verder nog mee dat – wanneer de aanbesteding, na opslag voor onzekerheidsrisico's, onder budget blijft, het restant beschikbaar is voor de realisatie van de wensen.

Over MMA wordt gesteld dat dit in de nieuwe **m.e.r.**/(milieuwet) niet meer vereist is, echter het project knooppunt Hlk. werkt nog volgens de oude milieuwet. Het MMA opstellen is dus vereist. De SHBL pleit ervoor het MMA dat binnen budget is en de verkeersproblemen oplost

(noem dit bv. het Optimale Milieu Ontwerp) wordt verkozen voor uitvoering. Dit is mogelijk maar vraagt om een hoge waarderings/ prioriteits score van de milieuwensen.

SHBL brengt de onzekerheden/ onnauwkeurigheden mbt. de model geluidberekeningen onder de aandacht. Zij verwijst naar de website van de Nederlandse Stichting voor Geluidshinder (www.nsg.nl) en de presentaties van 9/12/2011 op die website. Daar zijn ook de voordelen van een combinatie van meten en rekenen uiteengezet, die het mogelijk maken de precisie van de voorspelde waarden aanzienlijk te verbeteren, zoals gedaan voor de N302 Harderwijk. De SHBL streeft ernaar een soortgelijke aanpak voor het knooppunt in de procedure op te nemen en vraagt RWS dit te doen, vanwege de huidige complexe situatie (windrichting en tunneleffect van het Vathorst scherm) en – na reconstructie- het toekomstige cumulatieve effect van geluid van de vele rijstroken, lussen en fly-overs. SHBL zal dit ook bij de gemeente en de provincie aanbevelen. De methode leidde in Harderwijk tot een aanzienlijke toename van het vertrouwen bij het publiek omtrent de gang van zaken. Dat zal voor het knooppunt ook het geval zijn.

De verkeerscijfers uit het nieuwe verkeersmodel zijn nog steeds niet beschikbaar. Dit wordt mede veroorzaakt door de wens van de Minister om 130 km/u als max. snelheid aan te houden. Cijfers worden nu medio 2012 verwacht. Zodra de cijfers bekend zijn zal de geluidsbelasting van de A28 OWAB opnieuw worden berekend en indien nodig zullen de geluidsvoorzieningen daarop worden aangepast.

Vwb. de max. snelheden ter plekke is al beslist dat op het traject A28 Zuid t/m de Vathorst tunnel 100km/u geldt, ten noorden daarvan geldt nog de 120km/u, in de toekomst mogelijk 130/km/u. De SHBL pleit ervoor om de 100km/u grens verder door te trekken tot voorbij einde Hoevelakense Bos en ook op de A1 tpv. Hoevelaken in te stellen.

RWS zal een **gesprek regelen** (zoals al eerder was afgesproken) voor SHBL en ev. andere bewonersgroepen en belanghebbenden met een geluidsdeskundige van RWS, over onder andere Geluids Productie Plafond (GPP) vaststelling. Zo mogelijk neemt een deskundige van Nijkerk daaraan deel.

4 Overlegstructuur

In antwoord op vragen van SHBL geeft RWS nog eens aan hoe het overleg is gestructureerd. Het hoogste overlegorgaan is de **Stuurgroep**. Hierin hebben zitting:

- Het Ministerie van I&M
- Provincie Utrecht
- Gemeente Amersfoort

Daarnaast is er regio- overleg.

Daarin zijn alle gemeenten vertegenwoordigd, die betrokken zijn: Amersfoort, Leusden, Nijkerk, Barneveld, Bunschoten en provincie Gelderland (Nico Vlasveld). **Provincie Utrecht (gedeputeerde van Lunteren) vertegenwoordigt de regio in de Stuurgroep.**

Er is volgende week een Stuurgroep vergadering. Zorgen moeten daar door de Regio gemeld worden, bv een verzoek om meer tijd voor BOK2.

Er is discussie over de vraag wie BOK2 gaan tekenen. RWS stelt dat dit in principe de partijen uit de Stuurgroep zijn, plus die partijen die een bijdrage leveren. **Op de vraag of het besluit van Nijkerk om 1 miljoen bij te dragen, voldoende is om zeker te zijn van ondertekenings-bevoegdheid voor BOK2 komt geen duidelijk antwoord/ of ontkenning.** SHBL geeft opnieuw aan dat er **dus te weinig** tijd is voor het hard maken van financiële participatie en het krijgen van zekerheid over wie mee ondertekent.

Er wordt ook besproken wat inspraakorganisaties zoals SHBL voor rol/ rechten hebben. In ieder geval zal iedere organisatie een presentatie aan de marktpartijen kunnen geven bij het begin van de dialoofase in de aanbesteding.
