

Verslag van bespreking RWS - SHBL 11 mei 2012 (Goedgekeurd door RWS)

Aanwezigen:

RWS: R. Schoofs, Project Manager

Mevr N. Luisman, Strategisch Omgevingsmanagement

SHBL: Mevr. J. Ramsbotham, lid bestuur

J. Lobeek, secr. bestuur

(Petra van Konijnenburg is verhinderd, zij wordt vervangen door Nicolet Luisman bij deze bespreking)

1. Aansluiting Hoevelaken

a. Aansluiting Hoevelaken A1.

R. Schoofs memoreert de info die op 8/5 is verstrekt tijdens de info avond met gemeenteraad Amersfoort:

- De oostelijke toe- en afrit op de A1 worden opgenomen in de basisoplossing en dus in het budget
 - Dit is een compromis, want normaal gesproken wil RWS geen halve aansluitingen maken. SHB&L heeft gesteld dat de aansluiting van en naar Amsterdam ook opgenomen moet worden in het basis pakket.
 - De toe- en afrit komen op vrijwel dezelfde plaats waar zij nu zijn
- De Energieweg wordt 2x2 stroken
- De directe verbinding via A28 vanaf Hogeweg naar de A1 oost vervalt om fondsen vrij te maken voor de aansluiting A1. Verkeer vanaf Amersfoort stad ter hoogte van de afrit Hogeweg naar A'doorn gaat gebruik maken van de Energieweg.

De meerkosten voor de westelijke toe- en afrit richting Amsterdam bedragen €12 mln. Dit is vastgesteld op basis van het schetsontwerp van DHV dat al eerder is getoond aan SHBL. Het besluit of die westelijke aansluiting (van en naar Amsterdam) er komt is aan de regio en wordt bepaald door ofwel het beschikbaar stellen van het budget en/of door de prioriteitsstelling als wens. In het huidige ontwerp is mogelijk gemaakt dat er alsnog een aansluiting kan worden gemaakt in de toekomst.

Voor de start aanbesteding (voorjaar 2013) wordt nog een definitieve raming opgesteld op basis van de laatste inzichten. De betrouwbaarheidsmarge van de huidige raming is 20%. Dat komt oa. door de nog onvolledige risicoanalyse en verdeling van risico's tussen ON en OG (opdrachtnemer en opdrachtgever).

b. Kosten

De volledige aansluiting op de A1 naar Apeldoorn, Amsterdam, Zwolle en Utrecht was al eerder geraamd op €60 mln.

- De A1 aansluiting (van en naar Amsterdam) is geraamd op €12 mln, en de A28 aansluitingen op ca €38 mln. Het blijkt dat de A28 aansluitingen niet hoog op

de wensenlijsten staan van zowel Amersfoort als Nijkerk (en ook niet van de SHB&L)

2. Geluidsoverlast/ luchtverontreiniging

a. Inbreng bewoners / bedrijven enquête:

Deze geven volgens SHBL duidelijk aan hoe belangrijk geluid en gezondheid worden gevonden door de bewoners en bedrijven!

Er zijn duidelijk veel klachten over geluidsoverlast en SHB&L stelt dat volgens de wet RWS verantwoordelijk is voor het opvolgen van dergelijke klachten.

b. GPP's.

Deze worden bekend zodra de nieuwe wet SWUNG van kracht wordt op (ws) 1/7. Daarna zal DHV opdracht krijgen om voorlopige geluidsberekeningen voor 2030 op te stellen en ook te bepalen welke doelmatige maatregelen nodig zijn om additionele voorzieningen te treffen voor het zoveel mogelijk behouden van dezelfde geluidsniveaus (voor A28 is dit 2008 waarde +1.5dB). Daarnaast ontstaat er dan inzicht in de bovenwettelijke maatregelen en wat de kosten daarvan zijn. De resultaten daarvan zijn naar verwachting bekend in okt. 2012 en zullen aan de gemeentes bekend gemaakt worden en zullen dus openbaar zijn. Pas daarna kan de wensenlijst meer definitief worden opgesteld (door de regio).

c. De verkeerscijfers

De verkeerscijfers zijn nog steeds niet definitief. Echter voor het OTB in 2015 zullen de dan actuele cijfers moeten worden gebruikt, dus er komt dan altijd nog een nieuwe rekenronde. Daarmee wordt in de uitvraag rekening gehouden. Bij de nieuwe wet SWUNG gaat het in eerste instantie om het verschil van de GPP's tussen de bestaande situatie (berekend met verkeerscijfers van 2008) en de GPP's van het rekenjaar 2030 voor de nieuwe situatie. Het verschil tussen beide bepaalt de te nemen maatregelen. Wanneer het verschil meer is dan 1.5dB of de GPP boven 65dB komt moeten doelmatige maatregelen getroffen worden.

d. Voorlopig onderzoek van RWS

Er is al wel een verkennend geluidsonderzoek gedaan waaruit voorlopige inzichten in de wettelijke benodigde maatregelen zijn ontstaan, deze zijn naar verwachting:

- Dubbellaags ZOAB op de A1 en A28 inclusief alle lussen en bogen
- Schermen (variërend van 2 tot 6 m hoog) voorzien langs A1 vanaf het knooppunt tot aan de A30,
- Schermen langs knooppunt kwadrant N-O (boog vanaf A1 naar A28)
- Schermen langs A28 t/m +/- Hanzetunnel.
- (Vraag van SHB&L na de vergadering – waarom tot Barneveld en waarom alleen tot de Hanzetunnel – niet een evenwichtig keuze qua doelmatigheid?) Antwoord: naar verwachting wordt door deze combinatie van dubbellaags ZOAB en deze schermen voldaan aan het doelmatig handhaven van de GPP's

e. Maatregelen in het eisenpakket

Hierover is discussie. Alleen de wettelijke maatregelen komen in het eisenpakket, aanvullende wensen in het wensenpakket. SHBL vraagt RWS te laten onderzoeken of niet de nieuwe fly-overs te kwalificeren zijn als nieuwe wegen (ipv als aanpassing van bestaande situatie), dan geldt nl. dat bescherming tot de voorkeurswaarde (50 dB) vereist is. Daarmee wordt meer rechtszekerheid verkregen voor het aanbestedingsproces en de voorbereiding daarop. Voor het begrip 'nieuwe weg' pleit dat de fly-over ruim buiten het gebied van de virtuele punten van de bestaande GPP's vallen. Antwoord: nieuwe wegen zijn wegen die

per 1 juli niet in het geluidregister voorkomen. Hoevelaken valt hier dus niet onder!

f. Kosten extra maatregelen: deze zijn dus pas in okt. bekend.

g. Meten:

SHBL pleit nog eens voor het belang van specifieke metingen, om het realiteitsgehalte van de modelberekeningen te vergroten en het vertrouwen van het publiek te bevorderen. Daarvoor pleiten de ervaringen van “Harderwijk”, maar ook het feit dat er nu al een verschil kan worden geconstateerd tussen geluidsniveaus van Amersfoortse onderzoeken en geluidscontouren die RWS hanteert. RWS zegt dat dit moeilijk ligt omdat zij vreest dat er dan “overall” moet worden gemeten. SHBL stelt daar tegenover dat het knooppunt wel erg veel complexer is dan gebruikelijke wegenprojecten en dat er nu ook een nieuwe wet is en een aangepast rekenvoorschrift dat nog weinig getest is in de praktijk en nog gevalideerd moet worden in een complexe situatie zoals het knooppunt. Indien meten echt niet acceptabel is stelt SHBL voor om in dat geval een extra onzekerheidsmarge van bv. 2 dB in te voeren.

h. Beantwoording vragen Swung 1:

De antwoorden zijn ontvangen, SHBL zal aanvullende vragen stellen indien nodig.

i. Brief aan Tweede Kamerleden

Brief aan Tweede Kamerleden over discrepantie tussen de geest van SWUNG en de standpunten zoals te zien in het knooppuntproject. SHBL overweegt nog een kopie aan RWS te sturen. Zij beseft dat RWS de opdrachten van het ministerie moet volgen, de SHBL reclameert daarom dus bij de politiek. Er blijkt volgens SHB&Leen groot verschil te zijn tussen de letter van de wet en de doelstelling van de wet zoals verwoord in de Memorie van Toelichting en ook in de uitspraken van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer. De doelstelling is duidelijk dat de geluidsoverlast in Nederland moet worden verlaagd omdat boven 50dB ernstige gezondheidsproblemen kunnen ontstaan. Bij een omvangrijk project zoals Knooppunt Hoevelaken moet getracht worden om de geluidshinder te verlagen ipv de huidige niveaus of hogere te handhaven, stelt de SHB&L.

j. Subsidies

Er volgt een discussie over de verschillende speciale “potjes” en de mogelijkheid daaruit iets extra’s te halen voor het project.

- i. Subsidies voor sanering voor huizen boven 65dB
- ii. Subsidies voor een grotere toename dan 5dB. Ten aanzien van de discussie of er al of niet een grotere toename is dan 5dB tussen 1986 en 2008 nabij Hlk vraagt SHB&L RWS dit uit te zoeken en desnoods een opdracht hiervoor in de opdracht aan DHV op te nemen. Antwoord: als Hoevelaken niet is opgenomen in de lijst van “grote groeigevalen” dan is er ook geen extra geld beschikbaar.
- iii. Subsidie (€132mln) voor extra geluids- en luchtmaatregelen i.v.m. 130km / uur rijden. Op de A28 zal niet naar hogere snelheden worden gegaan. Voor de A1 is dit nog niet bekend.

k. Voorbeeld A74

SHBL licht toe dat bij de A74 het voorkeursniveau is aangenomen als eis! Daarnaast is nog eens €10 mln beschikbaar gesteld door het ministerie voor extra mitigerende maatregelen (in het effectgebied). SHBL wil ook een dergelijke regeling voor het knooppunt. Volgens RWS laat het beleid van de huidige minister dat niet meer toe.

- 3 **Verkeerscijfers: Al hierboven besproken**
- 4 **SHB&L ontwerp en MMA**

SHB&L krijgt de gelegenheid om haar voorstellen aan de aannemers te presenteren waarschijnlijk eind 2013. Over de MMA is er nog geen duidelijk beeld over hoe daar mee om te gaan bij de huidige wijze van marktbenadering. Het zal in 2014 bepaald worden als de Voorkeursvariant bekend is en uit de MMA extra maatregelen zichtbaar gemaakt kunnen worden.
- 5 **Prioritering van de wensen**

RWS is hierbij niet bij betrokken. De regio is verantwoordelijk voor de prioritering in de wensenlijst. SHB&L pleit ervoor om meer punten toe te kennen aan maatregelen die de geluidsoverlast verlagen van de hoogst belaste huizen. De BOK 2 zal pas getekend worden als de kosten van alle maatregelen bekend zijn.
- 6 **Beoordeling van de aanbiedingen.**

Er vindt ook een discussie plaats over hoe scores worden bepaald voor de verschillende aanbiedingen. RWS meldt dat dit wordt getrokken door de Provincie Utrecht. Nadere info bij dhr. Hans Kraaij, prov. Utrecht. Een onafhankelijke commissie zal ingesteld worden om onderdelen van de aanbiedingen te beoordelen. Namens RWS is betrokken Rob Spit, de contractmanager. Het blijkt ook dat de ev. meevaller bij aanbesteding 50/50 wordt verdeeld tussen rijk(wensen) en regio(wensen).
- 7 **(O)WAB A28**
- 8 Beantwoording is verschoven naar eind 2012 wanneer de WAB wordt gepubliceerd. Het basisontwerp van het knooppunt gaat uit van de OWAB A28, incl. de lus A28 Z-A1 O.
- 9 **Periodiek overleg:** nieuwe afspraak wordt gemaakt voor 8/8 om 11.00
- 10 Geen andere punten.

SHB&L bedankt Ronald Schoofs voor een open en informatief gesprek.