

## Verslag van een bespreking met RWS dd. 23 november 2012

**Aanwezig:** R. Schoofs, P. v Konijnenburg (RWS)

R. Wesselingh, J. Ramsbotham, J. Lobeek (SHB&L)

### 1 Geluid

RWS overhandigt een papierkopie van het geluidsrapport, een digitale kopie kan de SHBL downloaden via [www.rws.nl/hoevelaken](http://www.rws.nl/hoevelaken). RWS merkt bij het rapport het volgende op:

- De informatie is gegenereerd op basis van een mogelijke oplossing (“de basisoplossing”) voor het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken met als doel om bij de aanbesteding een gerichte uitvraag (o.a. eisen en wensen) aan de aannemersmarkt te kunnen stellen.
- Aan de genoemde geluidbelastingen, maatregelen (en kenmerken van deze maatregelen) en saneringsopties kunnen geen rechten worden ontleend. Dit rapport geeft slechts een indicatie van de consequenties voor geluid ten aanzien van het basisontwerp onder de huidige wet- en regelgeving.
- Pas op basis van de winnende aanbieding van de markt worden voor de formele Tracéwetprocedure (MER/OTB medio 2015) met behulp van de dan actuele beschikbare gegevens (o.a. verkeersgegevens) de daadwerkelijke effecten en maatregelen nader bepaald. Deze kunnen dus afwijken van wat er nu (2012) aan informatie gegenereerd is.

In dit rapport zijn de geluidscontouren beter aangegeven dan in vroegere versies, gebruikt bij de presentaties van RWS. Ook zijn de saneringsmaatregelen (schermen)aangegeven. Bv bij het Overbos is nu zo’n scherm (van 100 m) voorzien. Dat beschermt wel het woonhuis ter plekke, maar niet het recreatiepark.

SHBL geeft een uiteenzetting over SWUNG en uit (nog eens ) haar frustratie over de maatregelen die in het project genomen worden onder de titel “wettelijk” en de zeer positieve uitspraken in de MvT van de wet. Het is beide partijen duidelijk dat RWS niet de partij is die vrij is om een eigen invulling te geven wat dat voor projecten betekent, die interpretatie is aan de minister. SHB&L geeft aan dat zij graag een principe uitspraak zou zien over deze kwestie, omdat hij steeds terugkomt.

RWS wijst op een fout in de presentatie van GPP zoals SHB&L die op 15/11 gaf: Het GPP is de geluidswaarde uit 2008 + de reserve van 1,5 dB. Het is dus niet zo dat de waarde ter plaatse van de GPP locatie nog eens 1,5 dB mag stijgen. RWS overhandigt een reactie op de mail/brief van de SHBL nav het geluidsonderzoek.

SHB&L meldt dat zij Nijkerk gevraagd heeft om met het geluidsmodel (dat RWS ook aan de gemeenten ter beschikking stelde) uit te rekenen wat de stijging van het geluidsniveau sinds 1986 is.

Voor plekken waar die stijging meer dan 5 dB is, is een speciaal budget beschikbaar voor maatregelen. Hoevelaken kwam echter niet voor op de betreffende lijst van locaties waarvan zo'n stijging > 5dB bekend is.

SHB&L geeft aan dat onlangs een nieuw soort geluids beperkende maatregelen werd gemeld: evenwijdige ribbels aan de rand van het asfalt zou het geluid met 2 dB beperken.

SHB&L geeft nog eens aan wat de beperkingen van het rekenmodel geluid zijn. Daarnaast zijn er 5 verschillende computer programma's in gebruik die alle werken op basis van dit model, maar mogelijk niet dezelfde uitkomsten geven. Daarnaast kan men de terreinmodulatie grover en fijner maken. Het is bekend dat dit van zeer grote invloed is op de uitkomsten. Zij verzoekt RWS dringend om in de eisen aan de aanbiedingen een duidelijk voorschrift aan te geven voor de werkwijze van de aanbieders, zodat de aanbiedingen op dit punt goed vergelijkbaar zullen zijn.

## **2 Verkeerscijfers**

Het rapport met verkeerscijfers wordt volgende week verwacht. SHB&L krijgt daarvan kopie. RWS wijst erop dat die cijfers jaarlijks zullen worden herzien, tot aan het uitbrengen van het TB (2016/2017). De cijfers zijn gebaseerd op NRM v 2011. Er wordt gevraagd naar de betrouwbaarheidsintervallen, daar is geen duidelijk antwoord op. Wel meldt RWS dat er al veel discussie was bij de RvSt bij beroepsbehandelingen en dat RvSt het gebruik van een gevalideerd verkeersmodel niet afwijst.

## **3 Kosten**

RWS gaat geen berekeningen meer maken van kosten van geluidswensen. Zij heeft een overzicht van richtprijzen aan de gemeenten gegeven, waarmee die dat zelf moeten inschatten. RWS zal zich erover beraden of de SHB&L het overzicht van richtprijzen mag hebben. Pas als een wens volledig gefinancierd lijkt te gaan worden en dus – via het BOK2- tot eis wordt, gaat zij een meer gedetailleerde begroting maken, die prijs komt dan in het BOK2 als afkoopsom.

RWS kan een uitspraak die in Nijkerk is gedaan, als zou het oorspronkelijke SHB&L ontwerp E 20 mio duurder zijn dan het RWS basisontwerp niet thuisbrengen, zij heeft zo'n uitspraak niet gedaan.

Ook de uitspraak van Nijkerk en Amersfoort over de kosten van geluidsmaatregelen om het geluid terug te dringen naar 50dB is niet bekend bij RWS.

## **4 Inpassingsvisie**

Het rapport Inpassingsvisie is onderdeel van het dossier Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving. Dit document is nog in bewerking en wordt tzt. onderdeel van het pakket van eisen. Het is medebepalend voor de door de aannemer te presenteren ontwerpen en die ontwerpen worden getoetst aan deze eis. Het geeft wel speelruimte aan de aannemers en het is altijd lastig om te bepalen hoeveel speelruimte dat mag zijn.

Er wordt gevraagd naar de mate van verbreding en al of niet eenzijdige verschuiving van de A28. SHBL geeft aan dat de Hanzetunnel alleen aan de oostzijde rekening houdt met verbreding van de A28. RWS geeft aan dat ter plekke ws. enkele huizen gesloopt moeten worden. Verder stelt RWS dat verschuiving van 40 m t.h.v. Hoevelakensebos niet meer aan de orde is, maar mogelijk wel 30m.

Men zal die verbreding limiteren door technische voorzieningen, hoe is nog niet duidelijk. SHB&L geeft aan dat zij ervan uitgaat dat bomen/ natuur aanpalend aan het Bos worden gecompenseerd.

## **5 Milieu**

SHB&L refereert aan milieu/ luchtverontreinigings onderzoek van gemeente Nijkerk. Daarin stond dat de huidige waarden aan de grens zijn en als de eisen verscherpt worden in 2012 er nadien- bij meer verkeer- overheen dreigen te gaan. Schermen kunnen dit tegengaan.

Er ontstaat weer discussie over het MMA. RWS heeft nog geen duidelijk beeld hoe dit- bij de huidige wijze van marktbenadering, met een vast budget- gestalte moet gaan krijgen. Enkele suggesties worden gedaan. De SHB&L is echt van mening dat het MMA moet worden uitgezocht en dat als er geld over is in het budget nadat het eisen pakket is voltooid, het overgebleven geld dient te worden besteed aan milieu wensen om aan de MMA te voldoen en niet aan wensen zoals de derde fly-over.

## **6 Wensen**

Er is al een concept regionale wensenlijst.

RWS geeft aan dat het beoordelingssysteem ongeveer rond is: de beoordeling gaat op basis van maximaal aantal punten. De punten worden vastgesteld op basis van de getaxeerde waarde van een wens en de toegekende prioriteit. De wensen worden zo gedefinieerd dat ze niet te omvangrijk worden, anders wordt de kans op realisatie wel zeer gering.

## **7 Planning**

BOK 2 is nog steeds voorzien voor februari 2013. Het TB is voorzien voor 2016/2017.

## **8 Terugkoppeling inbreng bijeenkomsten januari en april 2012**

Petra geeft aan wat RWS doet met de eisen en wensen die de Stichting begin dit jaar tijdens de bewonersgroepenbijeenkomsten hebben geuit. Zie hiervoor bijgevoegde bijlage.

-----

## Bijlage terugkoppeling eisen en wensen SHBL

Eis/wens	Toelichting RWS
<p>Voldoende aandacht voor een gezonde leefomgeving (bovenwettelijke maatregelen), conform de doelstelling van de nieuw Wet SWUNG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen gebruik maken van de wettelijke mogelijkheden tot ontheffingen</li> <li>- Hanteren van de voorkeurswaarde van max 50 dB(A)</li> <li>- Cumulatief berekenen van snelwegen, overige wegen en spoorwegen</li> <li>- Niet meer dan 1,5 dB(A) verhoging boven de 50 dB(A) in 10 jaar na realisatie; rekening houdend met verwachte toename van verkeer</li> <li>- Het realiseren van een geluidswal of een geluidsscherm aan de oostzijde A28 (Nijkerkzijde) met voldoende lengte om Hoevelaken en Hoevelakense bos af te schermen</li> </ul>	<p>RWS dient te voldoen aan de nieuwe wet SWUNG. Verder wordt verwezen naar het recent verrichte geluidsonderzoek en de presentaties die RWS heeft verzorgd over SWUNG en dit onderzoek (op 13 maart 2012 en 15 november 2012)</p>
<p>A28-Noord niet asymmetrisch verbreden naar het oosten toe</p> <p>Geen aantasting Hoevelakense bos, eventuele noodzakelijke compensatie van bomen natuur in hetzelfde gebied (bv het Hoevelakense bos)</p>	<p>Uitgangspunt is momenteel dat in de uitvraag naar de markt het bestaande geluidsscherm Vathorst als dwangpunt wordt meegegeven. Dit is bepaald in overleg met de gemeente Nijkerk en Amersfoort. Dit moet nog wel bestuurlijk vastgesteld worden in Bestuursovereenkomst 2 (BOK2). Door het scherm als dwangpunt mee te geven zal de A28 noord asymmetrisch worden verbreed naar het oosten.</p> <p>Gevolg hiervan is dat het Hoevelakense Bos zeer waarschijnlijk wordt aangetast. De markt krijgt als eis mee deze aantasting te minimaliseren. Tevens is het gebied aangrenzend aan het Hoevelakense bos aangemerkt als zoekgebied voor natuur- en boscompensatie. Dit laatste moet ook nog bestuurlijk worden vastgesteld in BOK2</p>
<p>Behouden aansluiting Hoevelaken</p>	<p>De aansluiting Hoevelaken van en naar Apeldoorn is</p>

<p>(Mogelijkheid tot in-/uitvoegen richting/vanuit Amsterdam en Apeldoorn)</p> <p>De varianten tav de aansluiting op alle effecten beoordelen, en niet alleen verkeerskundig</p>	<p>onderdeel van de basisscope.</p> <p>Behoud van de aansluiting Hoevelaken van en naar Amsterdam is voor als nog een regionale wens.</p> <p>De variantenafweging zal door de keuze van vervlechting en scopemaximalisatie plaatsvinden in het aanbestedingstraject. De definitieve variant ten aanzien van aansluiting Hoevelaken zal tot stand komen door invulling van de marktpartij. Hierbij dient hij te voldoen aan de wettelijke eisen, welke mee worden gegeven bij de aanbesteding. Een onderbouwing van de milieueffecten vindt plaats in de MER.</p>
<p>De luchtkwaliteit moet voldoen aan alle wettelijke normen, zoals die gelden volgens de huidige wet (2011) gelden voor PM10 en PM 2,5 én de toekomstige eisen (2015) voor NO2 en PM 2,5.</p> <p>Dit biedt een duurzame oplossing voor de huidige luchtvervuiling in de omgeving van de A1 en A28 in het studiegebied. Dit moet gerealiseerd worden als het knooppunt project klaar is (2020) of eerder zoals aangeven in de wetgeving.</p> <p>Geen gebruik maken van de wettelijke mogelijkheden voor ontheffingen of hogere waarden</p> <p>Cumulatief berekenen van snelwegen, overige wegen en spoorwegen</p>	<p>RWS moet voldoen aan de wet.</p> <p>Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)levert een onderbouwing dat overal in Nederland, zelfs wanneer alle ruimtelijke projecten zijn gerealiseerd, tijdig aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) wordt voldaan. Sinds 11 juni 2011 moet worden voldaan aan de grenswaarde voor PM10. Aan de grenswaarde voor NO2 moet uiterlijk 1 januari 2015 worden voldaan.</p> <p>In tegenstelling tot maatregelen ter beperking van geluidsoverlast kent het NSL geen doelmatigheidscriterium.</p> <p>Luchtkwaliteit wordt berekend door middel van een rekenmodel (Monitoringstool). In de berekening worden Rijkswegen en het onderliggend wegennet meegenomen. Van het onderliggend wegennet worden alleen de provinciale en gemeentelijke wegen geselecteerd die zijn opgenomen in het NSL. Spoorwegen worden buiten beschouwing gelaten. De effecten van spoorwegen op de luchtkwaliteit zijn minimaal, aangezien treinen (op dieseltreinen na) geen luchtverontreiniging veroorzaken.</p> <p>Zie voor meer informatie:  <a href="http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit">http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit</a></p>
<p>Geen 3e fly-over opnemen op de wensenlijst van het Rijk</p>	<p>De derde fly-over zit wel in wensenlijst van het rijk, met de kanttekening dat hierover formeel nog een besluit genomen moet worden.</p>
<p>RWS/aannemers dienen bindende prijzen voor meerwerk aan te geven voor extra maatregelen voor milieubescherming zoals in het wensen pakket bekend maken. Voor geluid moeten met de</p>	<p>Voor wat betreft geluid zal de aannemer moeten voldoen aan de wet SWUNG. Het rapport 'Indicatie geluidbeperkende maatregelen planstudie Hoevelaken' geeft een beeld van de te verwachte wettelijke geluidsmaatregelen. Het is daarnaast mogelijk dat de</p>

<p>kosten van maatregelen om het geluid te reduceren tot 50dB en tot 55dB gerekend worden voor de woongebieden in Hoevelaken en omgeving en Het Hoevelakense Bos. Te realiseren voor de OTB/MER</p>	<p>regionale overheden bovenwettelijke maatregelen wensen, dit wordt in dat geval door de regionale overheden als wens opgegeven. Als de winnende aannemer die wens binnen het budget kan realiseren wordt de wens toegevoegd aan de scope van het project. Een aantal wensen van de regionale overheden zullen niet binnen het budget gerealiseerd kunnen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat vraagt de aannemer om een optieprijs hiervoor op te geven. Deze optieprijs wordt niet meegewogen in de gunningsbeslissing. Na opdracht kan dan alsnog de afweging plaatsvinden of de regionale overheid mogelijk voldoende budget kan genereren om de wens extra toe te voegen tot de scope van het project. Deze optieprijs ('meerwerk') wordt dan als bindend beschouwd. Rijkswaterstaat kan niet van de aannemer verlangen dat hij dit voor alle wensen doet die hij niet in eerste instantie kan vervullen. De aannemer wordt verzocht om de niet-ingevulde wensen tot ca 10 mio van een optieprijs te voorzien. Deze regeling geldt overigens alleen voor de regionale wensen, dus niet voor de wensen van het rijk.</p>
<p>De verbinding A1-West - A28-Noord moet als dive onder worden vormgegeven en niet als fly over</p>	<p>Deze eis wordt niet gehonoreerd in het opzicht dat wij niet in het contract voorschrijven dat er een dive-onder geplaatst moet worden. Echter, dit zit wel in de oplossingsvrijheid van de aannemer. De aannemer bepaald uiteindelijk hoe hij de verbinding maakt (fly-over, dive onder of misschien nog een andere oplossing).</p>
<p>Het effect van het ontwerp van zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet op geluid, luchtverontreiniging en natuur moet uitgewerkt worden en gerapporteerd worden door de aanbieder om tot een zorgvuldige besluitvorming te komen. Te realiseren vòòr de OTB.</p>	<p>De aanbieder zal het effect van het ontwerp in beeld brengen bij het (O)TB/MER. Bij de bieding geeft de marktpartij aan te voldoen aan alle door RWS gestelde eisen.</p>
<p>Geluidschermen ook gelijktijdig absorberend uitvoeren voor luchtkwaliteit (opvangen fijnstof), bijvoorbeeld door elektrostatische filters</p>	<p>De aannemer zal aan de wet moeten voldoen. Hoe de aannemer dit doet bepaald hij. Deze eis wordt dus niet op deze manier opgenomen in het contract.</p>
<p>Om vertrouwen te krijgen in de werkelijke</p>	<p>Dit is niet volgens SWUNG en ook niet volgens wet</p>

<p>huidige geluidsbelasting en in de benodigde maatregelen dienen langdurig metingen te worden verricht, zowel voor als na de reconstructie. Op basis hiervan kunnen de juiste maatregelen worden genomen en kan worden aangetoond dat na de reconstructie het gewenste geluidsniveau wordt gehaald.</p>	<p>geluidshinder. Er worden geen metingen uitgevoerd, maar er worden geluidsberekeningen gedaan.</p>
<p>Voorkomen dient te worden dat door het project de aanwezige flora en fauna in de Groene Buffer (de ecologische schakel tussen het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland en de gebieden Bloeidaal in Amersfoort en de Schammer in Leusden) onherstelbaar wordt beschadigd.</p>	<p>Aantasting van natuur kan niet worden voorkomen. Natuur die aangetast wordt, wordt gecompenseerd op zo'n manier dat er geen ecologische achteruitgang is.</p>
<p>Het project mag niet leiden tot meer verkeer op het onderliggende wegennet waardoor de luchtkwaliteit bij bestaande woningen aan het onderliggende wegennet verslechtert.</p>	<p>Het project zal moeten voldoen aan de wet. Een van de doelen van het project is de doorstroming te verbeteren op het hoofdwegennet. Als gevolg hiervan zal verkeer wat nu gebruik maakt van het onderliggend wegennet eerder voor het hoofdwegennet kiezen.</p>
<p>Het ontwerp van de SHBL van het knooppunt Hoevelaken moet in het verdere proces worden uitgewerkt door RWS en onderdeel uitmaken van het op te stellen MMA.</p>	<p>Het ontwerp van SHBL is uitgewerkt en doorgerekend in het selectiedocument 2: Varianten sorteren/aansluiten van 29-07-2010. Daarnaast is begin 2011 het SHBL ontwerp vergeleken met het RWS ontwerp (zie presentatie 5 april 2011). Tot slot mag de SHBL zijn ontwerp presenteren aan de marktpartijen bij de start van dialoofase 2.</p> <p>Hoe RWS met het MMA omgaat in het licht van de huidige aanpak van het project wordt nog bepaald.</p>
<p>Maak gebruik van de beste technieken mbt voegovergangen</p>	<p>Wanneer bestaande voegovergangen vervangen worden en bij nieuwe voegovergangen zal aan de aannemer worden geëist gebruik te maken van zo gehete 'stille' voegovergangen.</p>
<p>Het project hoeft geen aansluiting van Hoevelaken naar Zwolle en Utrecht te bevatten.</p>	<p>Het realiseren van de aansluiting Hoevelaken van/naar Zwolle en Utrecht is een regionale wens</p>
<p>Snelheidslimiet van 100 km/u op de A1-Oost tot aansluiting Barneveld</p>	<p>Het ontwerp wordt gemaakt op basis van een maximum snelheid van 130 km/u. Alleen voor het traject A28 aansluiting Maarn tot net voorbij de knoop (Van</p>

<p>Snelheidslimiet van 100 km/u op A28-Noord tot aansluiting Vathorst-Corlaer</p>	<p>Tuijlststraat) geldt een ontwerpssnelheid van 100 km/u. Uitgangspunt zijn de huidige snelheidsregiems op de A28 en A1.</p>
<p>Het MMA moet serieus worden uitgewerkt en worden meegenomen. Het MMA is het ontwerp dat voldoet aan alle verkeerstechnische eisen, alle wettelijke eisen ten aanzien van het milieu maar waar daarboven binnen het beschikbare budget zoveel mogelijk tegemoet komt aan de wensen ten aanzien van milieu en leefbaarheid. De milieu aspecten die direct gevolgen kunnen hebben op de gezondheid van mensen, zoals geluidsbelasting en luchtvervuiling, dienen de hoogste prioriteit te krijgen binnen de milieu eisen/wensen pakket en een hoge prioriteit in de keuze van het ontwerp dat voor uitvoering wordt gekozen. Te realiseren voor de OTB/MER</p>	<p>Hoe om wordt gegaan met het MMA binnen de huidige aanpak staat nog ter discussie.</p>
<p>Realisatie van een ecologische- en recreatieve verbinding tussen het Hoevelakense bos en Bloeidaal</p>	<p>Een recreatieve verbinding tussen het Hoevelakense bos en Bloeidaal is niet voorzien.</p> <p>Het creëren van een ecologische verbinding staat nog ter discussie.</p>
<p>Verbinding maken Outputweg en Energieweg (ontlasting Hogeweg - knooppunt (OWN))</p>	<p>Dit is een project van gemeente Amersfoort. Overwogen wordt om de realisatie mee te nemen in het project Hoevelaken.</p>
<p>Geen windturbines in het knooppunt Hoevelaken</p>	<p>Er komen geen Windturbines in de knoop. Dit past niet aan de eisen die gesteld zijn in het dossier Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving.</p>
<p>De fly over A1-Oost naar A28-Zuid moet zuidelijk van het knooppunt komen te liggen en niet over het knooppunt zelf</p>	<p>Dit behoort tot de ontwerpervrijheid van de aannemer. Rijkswaterstaat zal om een functionele verbinding vragen en zal het ontwerp niet voorschrijven.</p> <p>Om nog invloed uit te kunnen oefenen op het definitieve ontwerp krijgt SHBL in dialoofase 2 de kans om haar plannen te presenteren aan de gegadigden. Wellicht zijn in het winnende ontwerp ideeën overgenomen.</p>



