

Kort verslag van een bespreking met RWS en Combinatie A1/28

Datum: 16012017

Venue: Gemeentehuis Amersfoort

Aanwezigen:

- RWS: Winston Zuiverloon
- Nijkerk: Hans Dobbenberg
- Amersfoort: Peter Richters
- Combinatie A1/28: Merijn v Essen, Frank Louwes, René Hogerwerf

1 Voorstelrondje en inleiding

De verschillende deelnemers stellen zich voor. De bijeenkomst is in gemeentehuis Amersfoort omdat de maquette van het project hier staat en het mogelijk instructief zou zijn de voorstellen en problemen aan de hand van de maquette te bespreken. Uiteindelijk bleek dat niet nodig.

2 Presentatie SHB&L Joyce Ramsbotham

De presentatie wijkt gering af van wat door SHB&L eerder is toegestuurd. Dit komt omdat SHB&L pas korte tijd geleden de nieuwe ROA richtlijn 2014 en de CIA 2015 op de RWS website heeft gevonden, die daar in 2016 (pas) op zijn geplaatst. Het SHB&L ontwerp is daarop aangepast. De aanpassing betreft met name het deel van de samenvoeging van afrit Ams- Hoevelaken met verkeer uit Zwolle- Apeldoorn en uitvoeger Apeldoorn/ Afrit Hoevelaken, die nu (als 2+2=4=2+2) symmetrisch zijn uitgevoerd. Het blijkt dat de Combinatie deze aanpassing ook zelf had bedacht om de variant van SHB&L te verbeteren en aan te passen aan de nieuwe ROA. De aangepaste presentatie zal alsnog aan eenieder worden toegestuurd.

3 Discussie

De Combinatie heeft 3 observaties mbt het voorstel SHB&L:

- De Combinatie heeft de opdracht van RWS om contractuele aan de NOA richtlijnen van 2007 te voldoen, en hoeft geen rekening te houden met de nieuwere richtlijnen van 2014.
- De aanpassing zoals boven aangegeven zou kunnen voldoen aan de ROA/NOA, indien een aanpassing wordt gedaan vanwege het verschil in ontwerpsnelheid van de samen te voegen weggedelen afrit Ams – Hlk en verbinding Zwolle- ri Apeldoorn. Hier moet/ kan een extra (gesepareerde) strook met zekere lengte voor acceleratie worden ingebracht. Ws is daar wel voldoende ruimte voor. Iedereen vindt het merkwaardig dat alleen 200m is voldoende voor het samenvoegen en weven en uitvoegen bij 2 verschillende snelheden en dat en langer rijstrook is noodzakelijk voor alleen samenvoegen van 1+1 rijstroken.

- De configuratie van de lus van de afrit geeft ook een probleem. Misschien komt de combinatie met een aangepast voorstel. Alhoewel het ontwerp voldoet aan de NOA wordt dit, vanwege opvolging van verschillende verkeerssituaties/ weefvakken, bij toetsing op verkeersveiligheid is het mogelijk niet acceptabel. Dit is een subjectief oordeel gebaseerd op rijgedrag. De lus van de afrit (die gelijke straal heeft met het ontwerp van de Combinatie) voldoet al niet aan de NOA en was al een concessie. Voor verdere aanpassing is geen ruimte.
- De door SHB&L veronderstelde mogelijkheid voor bezuiniging, waarbij de verbindingsboog A28- A1 ri Apeldoorn kan worden gehandhaafd, is onjuist. De huidige verbindingsboog voldoet niet aan de richtlijnen. Ook omdat de verbrede A28 naar het oosten verschoven wordt, dient de verbindingsboog op een ander punt te beginnen en daardoor is een volledige reconstructie nodig. Deze bezuiniging treedt dus niet op. De lengte voor het weefvak (SHB&L voorstel) tussen samenvoegen Utrecht en Zwolle verkeer is gebaseerd op de VKA ontwerp.

4 Afronding

Het is volgens RWS en de Combinatie niet mogelijk om verder op deze variant in te gaan **op dit moment**. Juist vorige week is het ontwerp bevroren en is aangevangen met het doen van het definitieve onderzoeken, nodig voor het aanmaken van het OTB (oa geluid, enz.). Het definitief maken van een ontwerp vereist vele beoordelingen en discussies en er zou aanzienlijke tijd nodig zijn om opnieuw dezelfde goedkeuring te verkrijgen op een ander ontwerp.

De Combinatie zal nog de aangepaste versie van het voorstel van de SHB&L bestuderen aan de hand van de NOA richtlijnen en een definitief oordeel aan de SHB&L terug koppelen. Dit zal enige tijd in beslag nemen. Als het blijkt dat de SHB&L voorstel toch uitvoerbaar is en veel voordelen zal hebben kan dat tijdens de OTB fase kunnen worden ingebracht.

SHB&L wijst er nog eens op dat het met haar voorstel gemakkelijker zou zijn om de afrit Hoevelaken vroegtijdig bij de uitvoering in gebruik te nemen, een voorwaarde die in BOK 2 is vastgelegd. Zij wijst erop dat die voorwaarde ook geldt voor het ontwerp van de Combinatie.

Joyce Ramsbotham wordt zeer gecompimenteerd met alle verrichte werk aan dit voorstel. Zij dankt de combinatie weer voor haar inzet om haar ontwerp in detail te onderzoeken.
