



Samenvatting bespreking met RWS over stand van zaken Knooppunt Hoevelaken

Aanwezig van RWS: Ronald Schoofs, Stephan Lahaye, Harry Tieman
Aanwezig SHB&L: Rob Wesselingh, Joyce Ramsbotham

Datum: 11 november 2010
Document ref. no: 101111

Samenvatting

De technische aspecten van het voorstel van SHB&L dd 101103 zijn door RWS en SHB&L samen bekeken in een constructief gesprek. Volgens RWS, lijkt het voorstel van SHB&L in principe uitvoerbaar, met de mogelijke beperking van één afrit naar Hoevelaken, maar het moet nog verder door RWS bestudeerd worden. Volgens RWS zijn er zeker kansrijke elementen in het voorstel, maar op dit moment kan RWS niets toezeggen. Het voorstel moet nog verder worden uitgewerkt samen met andere te bestuderen varianten, belangen en aspecten. Belangrijke aspecten hierbij zijn oplossend vermogen, ruimtebeslag, technische uitvoerbaarheid en kosten.

Introductie

RWS heeft de SHB&L uitgenodigd om te komen praten naar aanleiding van voorstel tekeningen van de SHB&L voor de reconstructie van Knooppunt Hoevelaken.

Terugblik afgelopen periode - belangen, wensen en ervaringen.

RWS heeft gevraagd wat de belangen, wensen en ervaringen zijn van de Stichting over de afgelopen periode. De SHB&L heeft het volgende aangegeven:

Belangen:

- behartigen de belangen van de inwoners van Hoevelaken
- behartigen de belangen van de bedrijven in Hoevelaken

Wensen

- Optimale en realistische bereikbaarheid van Hoevelaken
- Optimale leefbaarheid voor Hoevelaken (voornamelijk lawaai van de snelwegen, (in minder mate luchtverontreiniging) en ook het behoud van de groene buffer in Nijkerk langs de A28)
- Plannen van SHB&L worden serieus genomen
- Open en constructieve overleg met RWS

Ervaringen

- Open en constructieve gesprekken met Mascha Lichtendahl
- Negatief gevoel na de bewoners bijeenkomst van 12 oktober mede omdat een nog niet definitieve tekening van het knooppunt was getoond dat geeft redenen voor grote zorgen, ook al omdat dezelfde tekening niet getoond was bij de bespreking met gemeente Nijkerk 6 dagen eerder.
- De SHB&L heeft in oktober 2009 een basis tekening ingediend bij RWS en in december 2009 hebben de Ministers V&W en VROM aangegeven in de aanvullende MER
 - o "Neem bij de varianten voor het knooppunt zelf naast fly-overs ook dive-unders in beschouwing.
 - o De door de "Stichting Hoevelaken Leefbaar en Bereikbaar" aangedragen variant maakt, zonodig in aangepaste vorm om de variant uitvoerbaar te maken, onderdeel uit van de reële varianten", maar tot nu toe heeft de SHB&L naar haar gevoel onvoldoende feedback gekregen.

RWS geeft aan dat er diverse gesprekken hebben plaatsgevonden met SHB&L, waarin volgens RWS meerdere malen inhoudelijke feedback is gegeven. Daarnaast geeft RWS aan dat het voor hen moeilijk is om niet definitieve tekeningen te laten zien want dat kan tot misverstanden leiden. Verder

ervaart men het als irritant als de stichting diverse tekeningen met aanpassingen achter elkaar opstuurt naar RWS.

Stand van zaken proces planstudie Knooppunt Hoevelaken

Ronald Schoofs gaf een toelichting over de stand van zaken. RWS is nog bezig met het verder uitwerken van de basis principes, verkeerscijfers, benodigde onderlinge afstanden tussen beslispunten van weefvakken en aansluitingen, hoogte liggingen enz.. Door de complexiteit van het Knooppunt en de Hogeweg aansluiting heeft dit langer geduurd dan verwacht. De verwachting is dat in februari 2011 de diverse mogelijkheden zullen leiden tot een principe keuze (VoorkeursVariant) van het Bestuurlijk Overleg (Minister Infrastructuur en Milieu, Provincie Utrecht en Gemeentes Amersfoort, Nijkerk en Leusden). Daarna zullen de effecten op geluid en luchtverontreiniging bekeken worden. Dat zal ongeveer einde 2011 klaar zijn en medio 2012 zal de OTB klaar zijn. RWS heeft de opdracht gekregen dat het project binnen budget moet blijven (800M) en dat zal ook een bepalende factor zijn bij de principe keuze in februari 2011.

De technische aspecten en technische haalbaarheid van elke onderdeel van het laatste voorstel van SHB&L (dd 101103). De voor- en nadelen van het SHB&L voorstel.

De volgende uitspraken zijn "in principe" uitspraken en de technische details moeten nog nader bestudeerd worden door RWS.

RWS heeft de middag vóór de bespreking gekeken naar de technische haalbaarheid van de laatste versie van de voorstellen van de SHB&L en een ruwe schets gemaakt. Dit vindt SHB&L teleurstellend, want de basis principes van bijvoorbeeld de onderdoorgangen en aansluitingsbogen waren in oktober 2009 bij RWS ingediend. SHB&L is verbaasd dat hun voorstellen in hun ogen nog niet echt serieus zijn bestudeerd.

Tijdens de bespreking is elk segment in detail bekeken en SHB&L heeft een aantal detail tekeningen¹ aan RWS overhandigd. Deze dienen te worden beschouwd als concept ideeën die door RWS geoptimaliseerd kunnen worden.

Onderdoorgangen A1 W naar A28 N en boog A28 N naar A1 W (Tekening 1)

RWS heeft een ruime boog getekend waardoor de oprit naar de A28 op 6m hoogte boven de Hanzetunnel komt. SHB&L heeft RWS gevraagd om dit nog te bekijken en te optimaliseren, want de boog in hun voorstel is ruimer dan andere bogen voorgesteld door RWS (bv. fly-over rondom het knooppunt tussen A1 O en A28 Z). Volgens SHB&L kan de onderdoorgang onder de A28 op maaiveld niveau. De afstand tussen de onderdoorgang en de Hanzetunnel is ongeveer 400m, dus ook met een hoogte verschil van 6m is de helling $\pm 1.5\%$. RWS heeft toegezegd om dit nog te bestuderen en zegt dat in principe deze onderdoorgangen technisch mogelijk lijken te zijn.

De aansluitingboog van A28 N tot A1 W wordt als 2 baans uitgelegd en kan in principe blijven op het huidige tracé.

Fly-over A1 O naar A28 Z en boog A28 Z naar A1 O (Tekening 2)

De fly-over zoals door de SHB&L voorgesteld ten zuiden van het Knooppunt lijkt in principe mogelijk te zijn. De boogstraat is ruim genoeg, en de hellingen zijn ruim binnen de eisen. De afrit van de A1 O kan op een aarden wal geplaatst worden om afscherming aan Hoevelaken te geven. Door fly-over ten zuiden van het knooppunt te positioneren wordt het minder hoog en komt er minder lawaai over Hoevelaken.

De aansluitingboog van A28 Z tot A1 O wordt als 2 baans uitgelegd en kan in principe blijven op het huidige tracé.

¹ Tekeningen 101103 nummers 1, 2, 3, 4, 5, 5A, 5B, 6, 6A 7A, 9

Verbindingsboog A1 O naar A28 N (Tekening 3)

Ook deze boog lijkt in principe te kunnen zonder problemen.

Verbindingsboog A1 W naar A28 Z (Tekening 4)

Ook deze boog lijkt in principe te kunnen.

Op- en afritten A1 Hoevelaken (Tekening 5)

De oprit Hoevelaken naar A1 W (Amsterdam), de afrit A1 O naar Hoevelaken en de oprit Hoevelaken naar A1 O kunnen zonder problemen allemaal blijven op de huidige plekken. RWS heeft bezwaren tegen de afrit vanaf de A1 (Amsterdam) naar Hoevelaken op de huidige plek of verder verschoven naar het oosten vanwege de korte weefvak met invoegende verkeer vanuit Utrecht. Een andere mogelijkheid voor verkeer vanuit Amsterdam naar Hoevelaken is eventueel een aftakking van de boog A1 W naar A28 Z naar de Outputweg. (Tekeningen 5A en 5B)

Verkeer vanuit Apeldoorn (A1 O) naar Amersfoort, Wieken en Vinkenhoef wordt geleid via de afslag Hoevelaken naar de Energieweg en Amersfoort. Dit geeft ook meer ontlasting van de drukte op de A28aansluitingen Hogeweg.

Oprit Hoevelaken naar A28 N vanaf de Amersfoortsestraatweg. (Tekening 6)

In principe geen probleem. Een andere mogelijkheid is op- en afritten te maken naar de Nijkerkerstraat zoals aangegeven door RWS.

Afritten van A1 W en A28 N naar de Hogeweg (Tekening 6A en 7A)

Omdat het uitvoegende verkeer naar de Hogeweg eraf gaat vóór het invoegende verkeer van A1 O erbij komt, en omdat het uitvoegende verkeer niet op de A28 Z rijdt, maar daar langs, zijn er geen weefvakken tussen het knooppunt en Leusden. Dit is een groot voordeel.

De aftakking van de A28 naar de Hogeweg moet over de aansluitingsboog A1 W naar A28 Z. Deze boog moet 1m boven maaiveld onder een kunstwerk en dan 6m over de spoor. Volgens SHB&L is de afstand tussen het kunstwerk en de spoorlijn ruim 300m, dus de helling is ruim binnen de eis van <3%. Dit moet nader bestudeerd worden door RWS.

Een andere mogelijkheid is dat het verkeer van A1 W en A28 N naar Amersfoort, Wieken- Vinkenhoef en Hoevelaken gaat af op de Outputweg en dan onder de A28 naar de Energieweg (verkeers technische minder aantrekkelijk).

Er is hier weliswaar weinig ruimte en misschien moet een gebouw op de industrie terrein weg.

De ruimte tussen de A28 Z, spoor en industrie terrein moet nog door RWS worden bestudeerd.

Vathorst Convenant

SHB&L heeft nogmaals duidelijk gesteld dat de Overeenkomst die in de wandelgangen als "Vathorst Convenant" is aangeduid niet meer van toepassing is omdat de betrokken partijen deze niet hebben verlengd en dat Minister Eurlings tijdens de opening van de Corlaer aansluiting op de A28 duidelijk heeft gesteld dat de A1 op- en afritten bij Hoevelaken kunnen worden behouden als daar goede redenen voor worden aangedragen.

Outputweg verbinding met Energieweg (Tekening 7A)

Om ruimte te maken voor de afrit naar de Hogeweg is voorgesteld dat de Outputweg onder de A28 geleid wordt naar de Energieweg. De Energieweg moet als 2 x 2 baans aangelegd worden. Ronald Schoofs zal de toekomstige functie van de Outputweg met Gem. Amersfoort bespreken.

A28 N en Vathorst scherm (Tekening 9)

SHB&L heeft uitgelegd dat Amersfoort geen onderbouwende informatie heeft kunnen verschaffen ten aanzien van de geluidsreflectie van de Vathorst scherm. Verder wordt ook aangegeven dat volgens de bestemmingsplannen de Vathorst scherm tijdelijk is tot de A28 wordt verbreed. Omdat de A28

naast het Hoevelakense bos en de Groene Buffer van Nijkerk ligt heeft SHB&L een pleidooi gestuurd naar Minister VROM voor het verbreden van de A28 ten noorden van het knooppunt op de westzijde van de weg en dat de Vathorst scherm wordt vervangen en dat er bovendien een nieuw scherm geplaatst wordt aan de Nijkerkse (oost)zijde van de weg.

Verkeer vanuit Utrecht naar Amsterdam - A28 Z naar A1 W

SHB&L is verbaasd dat RWS in dit laat stadium plotseling stelt dat er rekening moet worden gehouden met een zodanige toename van verkeer vanuit Utrecht naar Amsterdam (A28 Z naar A1 W) dat de huidige lus in de toekomst mogelijk onvoldoende capaciteit zal hebben. Mogelijk is hier een 3^e fly-over nodig. (Opmerking van SHB&L na de bespreking: Als deze fly-over boven de andere door RWS voorgesteld fly-overs komt, wordt het een lange fly-over van ongeveer 1 kilometer met een hoogte van 3 wegen boven elkaar met een hoogte van ± 20 meter op zijn hoogste punt aan de Hoevelakense kant van het knooppunt. Dit zal leiden tot een verschrikkelijk overlast van lawaai over Hoevelaken vooral bij westen wind. (N.B. de invloed van de wind wordt volgens SHB&L onvoldoende meegerekend in de wet geluidhinder en geeft dus geen reële voorstelling van het werkelijk ervaren geluidsoverlast). In de RWS publieksfolder "geluid luistert nauw", zie www.rijkswaterstaat.nl staat het op pagina 7 als volgt beschreven: Daarnaast wordt rekening gehouden met de windrichting op de geluidsverspreiding.... enDe windrichting is van invloed op het geluidsniveau en het rekenprogramma houdt hier rekening mee. Van de meteorologische condities wordt ook een gemiddelde over een jaar genomen, evenals de andere variërende parameters.

Voor en nadelen van de SHB&L

De voordelen van het plan van SHB&L zijn duidelijk, ook voor RWS. Volgens SHB&L zijn er geen nadelen.

Conclusie

Volgens RWS lijkt het voorstel van SHB&L in principe uitvoerbaar te zijn (mogelijk op de één afrit bij Hoevelaken na) maar het moet nog verder bestudeerd worden. Volgens RWS zitten er zeker kansrijke elementen in het voorstel, maar op dit moment kan RWS niets toezeggen. Het voorstel moet nog verder worden uitgewerkt samen met andere te bestuderen varianten, belangen en aspecten. Belangrijke aspecten hierbij zijn oplossend vermogen, ruimtebeslag, technische uitvoerbaarheid en kosten. De SHB&L heeft dit gesprek als constructief ervaren. RWS verzoekt SHB&L op een gepaste manier te communiceren over informatie en afspraken die uit dit en toekomstige overleggen voortkomt.