



Betreft: **Rijstrookindeling Knooppunt Hoevelaken** (Ref nr 100227)

Geachte Heer Versteeg,

Hartelijk dank voor het toesturen van het rijstrookenschema voor de variant voor Knooppunt Hoevelaken die door de Stichting Hoevelaken Leefbaar en Bereikbaar is voorgedragen. Ik begrijp dat u het rijstrookenschema nodig heeft om te komen tot verkeerscijfers. De hoeveelheid verkeer hangt namelijk ook af van de gekozen rijstrookindeling.

Ik heb uw tekening overgezet in een kleuren schema (tekening 1), omdat het dan gemakkelijker is de door u voorgestelde rijstrookindeling te beoordelen. Ik heb ook een 2^{de} tekening gemaakt (tekening 2) gemaakt met wat voorgestelde wijzigingen erin.

Holistische visie van de rijstrookindeling en milieu aspecten

In deze fase wordt niet gekeken of de verbindingen fly-overs of dive-unders zijn, maar de Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar pleit voor dive-unders om de geluidshinder en luchtvervuiling voor de omwonenden in Hoevelaken en Holkerveen te beperken.

Om de exacte rijstrookindeling te bepalen moeten niet alleen de verkeersaspecten meegenomen worden maar ook de milieuaspecten die daarmee samenhangen. De meest belangrijke punten, ongeacht het aantal rijstroken, zijn:

- het geluid en de luchtvervuiling moeten teruggebracht worden tot **ONDER** de verschillende wettelijke normen. (Zie brief van de Ministerie van Verkeer en Waterstaat dd 6 november 2009 en de brief van de Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dd 24 november 2009 (zie ook 2^{de} en 3^{de} bullets op onze webpagina: <http://www.hoevelakenbereikbaar.com/knooppunt-hoevelaken/reacties-op-mer-en-vka>).
- Geluid en luchtvervuiling moeten ook teruggebracht worden tot tenminste het niveau van VÓÓR de bouw van het eenzijdig geluidsscherm op de westkant van de A28 rondom Vathorst. Cumulatie van geluidhinder bij elke wijzigingen op de weg moet worden voorkomen!
- Het is duidelijk dat hoe meer rijstroken er zijn, des te meer verkeer gebruik zal maken van de snelwegen, en dat betekent weer meer geluidhinder en de luchtvervuiling voor de omgeving. Dus als er meer rijstroken komen moet RWS zorgen dat adequate maatregelen worden genomen om te voorkomen dat omwonenden, vooral in Hoevelaken en Holkerveen, geen extra overlast van krijgen, vooral gezien de heersende zuid tot noordwesten wind gedurende > 270 dagen per jaar.
- Beslist voorkomen moet worden dat de groene buffer van gemeente Nijkerk langs de A28 (Zie <http://www.hoevelakenbereikbaar.com/groene-buffer-langs-de-a28>) en het Hoevelakense Bos als natuur en recreatie gebied, verder worden aangetast. Daarom moet verbreding van de A28 tussen Knooppunt Hoevelaken en Nijkerk tot een minimum beperkt worden en zoveel mogelijk gepositioneerd worden op de west kant van de A28.



Dus moeten wij in dit opzicht een holistisch benadering nemen. Het is duidelijk dat de file problemen opgelost moeten worden. Maar het aantal rijstroken is niet alleen afhankelijk van de hoeveelheid verkeer, maar is ook afhankelijk van de maatregelen die nodig en mogelijk zijn om de geluidhinder en luchtvervuiling te verminderen. Als onvoldoende maatregelen kunnen genomen worden om de geluidhinder en luchtvervuiling terug te brengen naar acceptabel niveaus dan zal de uitbreiding van de wegen beperkt moeten worden. De Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar wil graag over dit onderwerp zsm een aparte discussie met RWS beginnen

Aantal rijstroken

Aannemende dat voldoende maatregelen kunnen worden genomen om de geluidhinder en luchtvervuiling voldoende te beperken zodat alle verkeers problemen kunnen worden, opgelost heb ik wat wijzigingen gemaakt in het aantal rijstroken tussen tekening 1 en tekening 2. Deze wijzigingen zijn gemaakt aan de hand van:

- het cijferboekje (<http://www.cijferboekje.nl/cijfers/home.html>)
- en informatie uit de Startnotitie van RWS dd december 2008.

In beide van bovenvermelde documenten wordt aangegeven dat:

- De grootste knelpunten en het meeste verkeer rijdt tussen Apeldoorn en Utrecht in beide richtingen. Hier moeten dus 2 rijbanen komen.
- De Startnotitie signaleert dat er een knelpunt is tussen Amsterdam – Zwolle, in beide richtingen. Hier is discussie mogelijk over de noodzaak voor 1 baan of 2 banen, maar 2 banen in beide richtingen is waarschijnlijk de meest logische oplossing.
- Terwijl de Startnotitie signaleert dat er een knelpunt is tussen Amsterdam – Utrecht, in beide richtingen, is onze lokale ervaring dat hier minder verkeer rijdt en dat er hier weinig of geen knelpunten zijn op dit moment. Als de knelpunten op de A27 Utrecht – Amsterdam verholpen worden zal er hier ook minder verkeer zijn. Maar er moet ook rekening worden gehouden met de toenemende vrachtverkeer vanuit Wieken/ Vinkenhoef van en naar Amsterdam. Gaat de vrachtverkeer vanuit Wieken/ Vinkenhoef naar Amsterdam via de Energieweg en de A28, dan moet de lus 2 baans worden. Als 2 banen nodig zijn voor verkeer Utrecht – Amsterdam dan moet de lus vergroot worden. Er zal dan mogelijk ook weer een nieuw knelpunt ontstaan bij het samenvoegen van 2 banen Utrecht – Amsterdam, met 2 banen Zwolle – Amsterdam en 3 banen Apeldoorn – Amsterdam: In het totaal 7 banen die moeten ritsen naar 4 banen. In de omgekeerde richting eenzelfde probleem.
- Het is ook misschien zinvol om de boog A1 west tot de afrit Outputweg 2-baans te maken in verband met de rechtssorterende en afslaan de vracht verkeer naar Wieken / Vinkenhoef.
- De minste hoeveelheid verkeer, zonder knelpunten, rijdt tussen Apeldoorn – Zwolle, in beide richtingen, dus deze verbindingen mogen 1 baan zijn.
- Omdat de grootste hoeveelheid verkeer op de A28 afslaat om naar Apeldoorn of Amsterdam te rijden, kan de A28 noord en zuid over de knooppunt zelf 2 baans zijn.
- Er is veel minder verkeer op de A28 ten noorden van de Knooppunt dan op de A28 ten zuiden van het Knooppunt en op de A1, daarom mag, mijn inziens, de A28 ten noorden van de Knooppunt 3 baans zijn in beide richtingen ipv 4 baans.



Samengevat:

- 4 baans A1 Apeldoorn tot de knooppunt en omgekeerd
- 4 baans A1 Amsterdam tot de knooppunt en omgekeerd
- 3 baans A1 Apeldoorn – Amsterdam over de knooppunt in beide richtingen
- 4 baans Utrecht- Zwolle ten zuiden van de knooppunt in beide richtingen
- 3 baans Utrecht – Zwolle ten noorden van de knooppunt in beide richtingen
- 3 baans Utrecht – Zwolle tot de lus Utrecht - Amsterdam ivm vrachtverkeer uit Wieken / Vinkenhoef.
- 2 baan Amsterdam – Utrecht tot de afrit naar de Output weg ivm vrachtverkeer naar Wieken / Vinkenhoef.
- 2 baans Utrecht – Apeldoorn in beide richtingen
- 2 baans Zwolle – Amsterdam in beide richtingen
- 1 baans Utrecht – Amsterdam in beide richtingen
- 1 baans Apeldoorn – Zwolle in beide richtingen.

Hoogte verschil tussen de wegen

Er moet ook rekening gehouden worden met het hoogte verschil tussen de A1 en de A28. De A28 gaat over de A1 heen. Ik denk dat het logischer is, gezien de hoogte verschillen tussen de diverse wegen, dat het verkeer Utrecht naar Amsterdam rechtstreeks vanaf de A28 naar de lus wordt geleid, in plaats van vanaf de Utrecht – Apeldoorn boog naar de lus. Het zelfde geldt voor de Zwolle – Apeldoorn lus.

Op en afritten van de snelwegen

In tekening 2 heb ik ook wat ‘aanpassingen’ aangebracht in de op en afritten van de snelwegen naar Hoevelaken, Wieken, Vinkenhoef en Amersfoort namelijk:

- de afrit vanuit Amsterdam naar de Outputweg om naar Hoevelaken, Wieken en Vinkenhoef te komen,
- de afrit vanuit Utrecht naar de Energieweg om naar Hoevelaken, Wieken en Vinkenhoef te komen.
- De afrit vanuit Utrecht naar Hoevelaken op de verbindingsboog tussen A28 zuid en A1 oost had ik niet op mijn oorspronkelijk tekening, maar als het wel mogelijk is, willen wij het wel laten staan.

Als u nog vragen heeft of als er iets is dat niet duidelijk is, dan hoor ik dat graag en ik wil met alle plezier met u verder overleggen.

Met vriendelijke groet,

Joyce Ramsbotham

Bijlage: 100227 Schematische tekening Knooppunt Hoevelaken



Stichting
Hoevelaken
*Bereikbaar & **Leefbaar***