

From: Joyce Ramsbotham [ramsbotham@planet.nl]
Sent: 06 April 2010 18:23
To: Lahaye, Stephan (RDU)
Cc: Mascha Lichtendahl (DUT); John Ramsbotham; Jan en Hermy Lobeek; 'Rob Wesselingh'
Subject: RE: Vraag over planstudie knooppunt Hoevelaken
 Geachte Heer Lahaye,

Zoals u hebt gelezen in de e-mail van de heer Wesselingh, heeft de Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar mij aangewezen als contact persoon voor RWS. Ten eerste moet ik zeggen dat wij erg blij zijn met de samenwerking met RWS en wij hopen dat dat zo zal blijven met goede resultaten voor alle betrokkenen. Van uw kant kan ik me wel voorstellen dat het prettig is om één contact persoon te hebben van elke bewonersgroep en dat het erg vervelend is om overspoeld te worden met ad hoc vragen. Toch vinden wij dat u een klein beetje overgereageerd heeft. Mijn vragen over de vervoerscijfers was een gevolg van uw eigen vragen over de rijstrookindeling in het plan van de Stichting. Omdat ik afwezig was het laatste paar weken en het werk staat niet stil bij de Stichting heeft een ander bestuurslid u gebeld met één vraag. Van ons kant moeten wij ook zeggen dat wij erg blij zijn met een regelmatig en gestructureerde overleg en ik wil, als ik mag, een paar suggesties maken om de efficiëntie van het overleg te bevorderen.

Gestructureerde overleg

- Tijdens een gezamenlijk bijeenkomst wordt erg veel informatie gepresenteerd, die moet rustig bestudeerd worden. Het is bijna onmogelijk om alle consequenties van de diverse plannen te overzien tijdens een presentatie. Daarom zou het nuttig zijn om kopieën van overheads enz te krijgen ruim voor een presentatie om deze vooraf te kunnen bestuderen. Dan kan er beter over de inhoud van gedachten gewisseld worden.
- Na een bewoners overleg krijgen wij het verslag en natuurlijk moeten wij recht hebben om op deze notulen te reageren.
- Wij zullen dan van onze kant proberen om de gezamenlijk commentaar en eventuele aanvullende ideeën en/of vragen van de Stichting naar aanleiding van de presentatie tegelijkertijd met eventuele opmerking over de notulen te geven.
- Het zal ook voor ons zeer nuttig zijn als wij mogen de notulen/samenvattingen kunnen ontvangen van het overleg met andere instanties en gemeenten. Ik neem aan dat zulke stukken openbaar zijn en het is voor ons natuurlijk belangrijk om op de hoogte te zijn van hoe de gemeenten reageren en posities kiezen.
- Omdat wij de belangen van de bewoners van Hoevelaken moeten vertegenwoordigen, kan ik niet uitsluiten dat wij af en toe wij tussendoor ad hoc vragen of suggesties willen maken maar wij zullen uiteraard trachten om deze tot een minimum te beperken en waar mogelijk te verzamelen en te bespreken bij het volgende overleg met RWS.
- Ik kan wel begrijpen dat u alle betrokkenen willen voorzien van de juiste toelichting en dezelfde informatie bespreken en dat u zo veel mogelijk gezamenlijk het proces doorlopen met de betrokkenen van andere bewonersgroepen maar er zullen ongetwijfeld situaties voorkomen waar een groep wil meer informatie ontvangen over een bepaald onderdeel dan een andere groep. Bijvoorbeeld, de diepte ligging van de A28 ten zuiden van het knooppunt is minder belangrijk voor Hoevelaken, terwijl de op en afritten op de A1 bij Hoevelaken en het aantal rijstroken ten noorden van het knooppunt op de A28 juist veel consequenties heeft voor Hoevelaken en Holkerveen. Dus elke groep wil misschien meer informatie ontvangen over bepaalde onderwerpen dan een andere groep.

Ik hoop dat u met deze aanvullende suggesties eens bent en wij vertrouwen op een voortzetting van de goede samenwerking tussen RWS en onze Stichting.

Reacties op de notulen van de vergadering op 9 maart jl.

Ten eerste mijn excuses dat het te lange heeft geduurd voor dat wij hebben gereageerd, maar ik was 2 weken afwezig.

Variant Sorteren/Aansluiting

A. *Aansluiting Hoevelaken: deze aansluiting is verkeerskundig nuttig, vooral voor verkeer dat in westelijke richting rijdt. In de vervolgfase wordt gekeken naar de gewenste locatie van de aansluiting.*

Hier dient te worden vermeld dat Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar duidelijk heeft aangegeven

dat een aansluiting ten oosten van Hoevelaken zoals op het getoonde schema is voor de Stichting onacceptabel. Verkeer van en naar Vathorst, Wieken/Vinkenhoef (inclusief Chauffeurs Café bezoek) en vermoedelijk ook De Hoef dat van deze verbinding gebruik zal maken zal voor een groot gedeelte uit vrachtverkeer bestaan. Onder geen beding kunnen wij akkoord gaan met een dergelijke verkeersstoename door en langs de Hoevelakense woonwijken.

Punt 3 waarin de volgende stelling: "Dat een tunnel in dit gebied, vanwege waterhuishoudkundige redenen, niet mogelijk is."

Dit is niet als zodanig besproken. De vraag was of het mogelijk zou zijn om **een tunnel te boren**. Antwoord daarop was dat de tunnel een diameter van ongeveer 15m zou moeten hebben en dan minimaal 15m onder het maaiveld zou moeten worden gegraven, dus dat de bodemdiepte op ongeveer 30 meter zou komen te liggen. Dat zou om waterhuishoudige redenen moeilijk te realiseren zijn. Andere tunnelvormen zijn niet besproken, maar kunnen vermoedelijk wel worden gerealiseerd. (Zie als voorbeeld de Hanzetunnel die nu onder de A28 wordt aangelegd).

De Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar heeft aangegeven dat in hun voorstel de wegen min of meer op maaiveld niveau zijn en niet met een diepte ligging.

Graag dat deze kanttekeningen alsnog aan het verslag worden toegevoegd.

Commentaar op de presentatie van 9 maart

Naar het bestuderen van de presentatie moet ik opmerken dat het enige verschil tussen het verkeerskundig voorstel van RWS (plaatje 10) en het voorkeurs variant van SHB&L is dat in onze voorstel de verbindingbogen gaan onder de hoofdwegen ipv over de hoofdwegen. In de presentatie wordt kritiek gegeven op het voorstel van de SHB&L omdat er vertraging zal optreden op het hoofdwegnet. In feite, het voorstel van RWS leidt onder precies hetzelfde nadeel, - mogelijk zelfs erger – omdat richting Utrecht, worden 8 rijstroken gereduceerde tot 4. In de Stichting voorstel gaan 6 naar 4. Dus verzoeken wij u, met klem, door te gaan met het uitwerken van het voorstel van SHB&L en het wel serieus te nemen.

Vragen over de verkeerscijfers

Hartelijk dank voor het toesturen van de presentatie en de verkeerscijfers. Excuses dat het lang geduurd heeft voor dat ik erop reageer, maar zoals gezegd, wij waren 2 weken afwezig. De vraag voor de verkeerscijfers was directe naar aanleiding van u eigen vragen over de rijstrookindeling en het verschil tussen de RWS voorstellen en ons voorstel op de A28 ten noorden van het knooppunt.

Om de verkeerscijfers goed te kunnen interpreteren heb ik nog een aantal vragen, namelijk:

- Zijn de cijfers de verkeerscijfers van 2010, of zijn zij een prognose voor 2020 of voor 2030?
- Zijn de cijfers gebaseerd op echt tellingen of op schattingen?
- Er staat op het papier dat de cijfers zijn 2-uurs waarden per "zwaarste" spits - wat wordt hier mee bedoeld - de ergste wat ooit voorkomt, of zijn zij gemiddelde cijfers voor een normale spits?
- Als de cijfers een prognose zijn voor de toekomst, wat zijn de cijfers voor vandaag?
- Zijn de cijfers ook bekend voor de diverse bogen en verbindingswegen.?
- Is het mogelijk om de cijfers op te splitsen in aantal personenauto's en aantal vrachtauto's?

- Vanuit onze lokale ervaringen op de wegen, zijn wij verbaasd dat er meer verkeer is op de A28 ten noorden van het knooppunt dan op de A1. Ons echt ervaring is dat de A28 ten zuiden van het knooppunt inderdaad het drukste is, maar dat de A1 veel drukker is dan de A28 ten noorden van het knooppunt. Op de A28 ten noorden van het knooppunt in de noordelijke richting zien wij nooit files en de files in de ochtend spits zijn alleen veroorzaakt door de file richting Utrecht, zodat verkeer op de A28 ten noorden van het knooppunt krijgt een terugslag effect. Wat is uw verklaring voor de hoger cijfers op de A28 ten noorden van het knooppunt? Van wegens de nadelige consequenties van een 4 of 3 rijstroken in beide richting op de A28 ten noorden van het knooppunt voor de bewoners naast de A28 en ook voor de natuur (Hoevelakense Bos, Arkenheim's polder en de Veluwe) is het zeer belangrijk dat de beslissing over het aantal rijstroken wordt zeer zorgvuldig gemaakt.

Mijn excuses voor de extra vragen, maar wij moeten wel werken met de juiste informatie en wij moeten wel onze lokale belangen behartigen.

Dynamisch verkeersmodel onderliggend wegennet

En dan alles in één keer afhandelen. Ook bedankt voor het toesturen van de netwerkplaatjes voor het gebied rondom Hoevelaken. Wij begrijpen dat RWS gaat het model de komende periode verder uitbouwen voor de verschillende varianten. Omdat wij willen zeker zijn dat de lokale Amersfoortse en Nijkerkse (incl. Hoevelaken) verkeersproblematiek goed opgenomen wordt in de samenhang van hoofdwegennet en het onderliggende wegennet had de heer Lobeek u ook gevraagd voor de Terms of Reference of (anders gezegd) het programma van eisen met betrekking tot het te bouwen model. Helaas was dit er niet bij het pakket dat u naar ons heeft gestuurd. Als dat wel aanwezig is, willen wij dat graag ook ontvangen of als het moet nog opgesteld worden, willen wij dat wel in de toekomst ontvangen.

Tenslotte, het spit mij voor deze lange e-mail en wij begrijpen dat mensen bij RWS willen graag de tijd hebben om hun technische werk te doen, maar u kunt in ieder geval zien dat wij zijn nauw betrokken bij deze project en dat wij leven met u mee.

Met vriendelijke groet en met de overtuiging van een goede voorzetting van de goede samenwerking,

Joyce Ramsbotham

Veenwal 1
3871KE Hoevelaken
The Netherlands
Tel no: +31 (0) 33 2582751
Mobile: + 31 (0) 653753221
email: ramsbotham@planet.nl
Website: www.hoevelakenbereikbaar.nl

-----Original Message-----

From: Lahaye, Stephan (RDU) [<mailto:stephan.lahaye@rws.nl>]
Sent: 02 April 2010 13:31
To: Rob.wesselingh@planet.nl
Cc: ramsbotham@planet.nl; jan.lobEEK@xs4all.nl; Lichtendahl, Mascha (RDU)
Subject: Vraag over planstudie knooppunt Hoevelaken

Geachte heer Wesselingh,

Een paar weken geleden heb ik naar aanleiding van de bewonersbijeenkomst van 9 maart een aantal aanvullende vragen van mevrouw Ramsbotham beantwoord. Afgelopen woensdag ben ik gebeld door dhr. Lobeek met vragen over de dynamische verkeersmodeltoepassing. In de bijlage vindt u als antwoord op deze laatste vraag een aantal documenten die het basisnetwerk (basisjaar 2006) van het dynamische model beschrijven. Het model wordt de komende periode verder uitgebouwd voor de verschillende varianten. Daarnaast is meer informatie te vinden via <http://www.paramics.nl/>

Op dit moment ervaar ik de informatieuitwisseling vaak ad-hoc en gaat het om losse onderdelen van een totaalanalyse. Dat is de reden dat ik graag deze mail wil gebruiken om met u te kijken naar een handige, praktische en voor iedereen werkbaar manier om informatie met elkaar te delen, waarbij recht wordt gedaan aan ieders belang en betrokkenheid. Natuurlijk zijn we bereid informatie over proces en inhoud te verstrekken. Hiervoor hebben we het bewonersoverleg in het leven geroepen. Graag willen we zo veel mogelijk vasthouden aan de gezamenlijke bijeenkomsten. Bij deze overleggen is het mogelijk op een gestructureerde manier met alle betrokkenen, voorzien van de juiste toelichting, dezelfde informatie met elkaar te bespreken. Het volgende overleg zal overigens eind mei/begin juni plaatsvinden. In echt urgente situaties is het natuurlijk best mogelijk om tussendoor contact te hebben, maar ook gezien de positie en betrokkenheid van andere bewonersgroepen willen we zo veel mogelijk gezamenlijk het proces doorlopen. Daarnaast vind ik het zelf prettig in zo'n situatie te werken met een vast contactpersoon vanuit uw organisatie.

Ik zou het prettig vinden van u als voorzitter van de Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar te horen of u zich in bovenstaande kan vinden of mogelijk aanvullende suggesties heeft.

Vriendelijke groet en prettige paasdagen,
Stephan Lahaye
Rijkswaterstaat