

**Subject:** Vergelijking kosten SHBL ontwerp en RWS basis ontwerp

**From:** Joyce Ramsbotham <joyce.ramsbotham@planet.nl>

**Date:** 09/11/2012 06:24

**To:** Ronald Schoofs <ronald.schoofs@rws.nl>

**CC:** "Konijnenburg, Petra van (RDU)" <petra.van.konijnenburg@rws.nl>, Esther van Garderen <vgba@online.nl>, "G.D Horst" <g.d.horst@nijkerk.eu>, Rob Wesselingh <rob.wesselingh@planet.nl>, Jan Lobeek <jan.lobeek@xs4all.nl>

**BCC:** Jan Duijnhouwer <j.duijnhouwer@chello.nl>, "boudewijn\_van\_der\_woerd@deltalloyd.nl" <boudewijn\_van\_der\_woerd@deltalloyd.nl>, Aart Klompenhouwer <aklompenhouwer@hotmail.com>, hilbrandrozema@nijkerk.christenunie.nl, Alexdweerd@cs.com

Geachte Heer Schoofs, Beste Ronald,

Zoals u weet in de aanvullende richtlijnen 2<sup>de</sup> fase MER van de Planstudie Knooppunt Hoevelaken zijn de volgende opdrachten vastgesteld:

- Neem bij de varianten voor het knooppunt zelf naast fly-overs ook dive-unders in beschouwing.
- De door de "Stichting Hoevelaken Leefbaar en Bereikbaar" aangedragen variant maakt, zo nodig in aangepaste vorm om de variant uitvoerbaar te maken, onderdeel uit van de reële varianten.

Tijdens de recente discussie in de gemeenteraad van Nijkerk hebben de meerderheid van de partijen de steun voor dive-unders en voor de variant van Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar uitgesproken mede omdat de geluidsoverlast verminderd zal zijn ten opzichte van het RWS basis ontwerp.

Dat was ook bevestigd in het rapport van Grontmij "Geluidtoets referentieontwerp RWS en ontwerpvoorstel SHB&L knooppunt Hoevelaken" d.d. 4 april 2011 waarin de volgende conclusies waren getrokken:

Wanneer het SHB&L ontwerp wordt vergeleken met het Referentie ontwerp blijkt dat vrijwel overal het SHB&L ontwerp minder geluidsbelasting vertoont. De meest positieve effecten zijn zichtbaar ter hoogte van de locatie waar in het Referentie ontwerp de twee fly-overs zijn gebundeld (noordwestelijke deel van het knooppunt) en het noofoostelijke kwadrant van het onderzoeks-gebied.

De negatieve invloed van de fly-overs die in het Referentie ontwerp optreedt, treedt in het SHB&L ontwerp niet op. In dit ontwerp is er namelijk gekozen voor een onderdoorgang, waardoor het geluid afkomstig van de verbindingsboog Amsterdam-zwolle wordt afgeschermd.

Daarnaast heeft de aardewal in het SHB&L ontwerp, waarop de toerit richting de A28 naar is gelegen, een positief effect op de geluidsbelasting in het noordoostelijke kwadrant van het onderzoeksgebied.

In de peiling document van Gemeente Nijkerk (bijlage raadsinformatiebrief no 192566) staat dat de meerkosten van "dit ontwerp" zijn geraamd op 20 – 22 miljoen euro.

Dit bedrag komt voor ons uit de lucht vallen en wij hebben een aantal vragen erover, namelijk:

- Is de 20- 22 miljoen euro de meerkosten alleen van het dive-nder in vergelijking met de fly-over of zijn dit de meer kosten van ons heel ontwerp tov de RWS basis ontwerp?
- Er wordt een kosten raming gemaakt voor de kosten van geluidsmaatregelen in de RWS basis ontwerp. Gezien de SHB&L ontwerp minder geluidsmaatregelen nodig zou hebben, zijn de extra kosten van de geluidsmaatregelen in de RWS basis ontwerp in mindering gebracht in de SHB&L ontwerp?
- De SHB&L ontwerp heeft een kortere bocht op de zuid kant van het knooppunt (A1 vanuit Apeldoorn naar A28 Utrecht) dan de RWS basis ontwerp met fly-over rondom het knooppunt waarbij er minder asfalt nodig

- zal zijn in de SHB&L ontwerp. Zijn deze minder kosten van de SHB&L ook in de berekening meegenomen?
- De SHB&L had ook in haar voorstel, gebruik gemaakt van de Outputweg als afslag van de A1 vanuit Amsterdam en A28 vanuit Zwolle naar Amersfoort en had ook voorgesteld dat de Outputweg verbonden zal worden met de Energieweg. Het is nu besloten dat de Outputweg zou verbonden worden met de Energieweg via een “dive-under” onder de A28 en dat dit zou uitgevoerd worden in de kader van VERDER-maatregel 199 Kortsluiting Energieweg-Outputweg. Door dit besluit zou ook de SHB&L ontwerp nu ook aanzienlijk goedkoper worden en wij willen weten of dit aspect is ook meegenomen in de kosten vergelijking tussen de RWS en SHB&L ontwerp?

Gezien de SHB&L ontwerp is opgenomen in de aanvullende MER, lijkt het ons meer dan redelijk dat de SHB&L ook een volledig inzicht mag krijgen in de vergelijking van de kosten van de RWS basis ontwerp en de SHB&L ontwerp. Wij willen graag inzicht krijgen in waarop de 20 – 22 miljoen is gebaseerd en als het inderdaad een correct vergelijking is van alle kosten van beide ontwerpen waarin alle aspecten worden meegenomen.

--

met vriendelijke groet,

Joyce Ramsbotham  
namens de Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar

Hoevelakense Boslaan 1  
3871KA Hoevelaken  
Tel: 0653753221  
email: [ramsbotham@planet.nl](mailto:ramsbotham@planet.nl)