

Reactieformulier Aanbiedingsontwerp Combinatie A1/A28



De Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar (SHB&L) wil de Combinatie A1/28 feliciteren met het ontwerp voor het nieuwe knooppunt. Wij zijn bijzonder enthousiast dat de bereikbaarheid van Hoevelaken wordt hersteld.

Wij maken ons zorgen over de volgende punten en verzoeken RWS en de Combinatie A1/28 hier aandacht aan te besteden.

1. Algemene aspecten

1.1. Contract en specificaties

De SHB&L verzoekt een kopie te ontvangen van het contract, de uitvraag (deel technische specificaties) en de aanbieding van de aannemer. Naar onze mening kunnen deze stukken niet (meer) vertrouwelijk zijn, nu de overeenkomst is gesloten. Het zal de SHB&L (en anderen) duidelijk maken welke verplichtingen de aannemer en RWS hebben ten opzichte van elkaar en ten opzichte van derden, zoals de belanghebbenden in de omgeving. SHB&L is belanghebbende. Ingevolge de WOB is dan inzage toegestaan, naar onze mening, wanneer nodig met weglating van financiële informatie. De gevraagde kennis van de bovengenoemde verhoudingen zal de transparantie bevorderen en (o.a.) duidelijk maken aan belanghebbenden wanneer kwaliteitsnormen niet worden gehaald, welke contractuele maatregelen dan mogelijk zijn, hoe toetsing mogelijk is, welke mate van verkeershinder en andere vormen van overlast worden toegestaan, enz., enz..

1.2 Geluidsberekeningen

De SHB&L heeft vele malen gediscussieerd met RWS over verschillende aspecten van de (voorgescreven) geluidsmodellering en de daarmee uit te voeren berekening van het geluidsniveau op afstand. Zoals wij toen o.a. aangaven is bij een complexe situatie, zoals op het knooppunt (met tientallen rijstroken in de invloedszone), niet meer eenduidig op welke wijze de gecertificeerde berekeningsmodellen moeten worden ingericht om berekeningen te maken die betrouwbare en goede resultaten op leveren die overeenkomen met de werkelijk ervaren

waarden. Wij stellen voor de wijze van uitvoeren van de berekeningen tevoren te laten toetsen door TNO of een vergelijkbare instantie.

2. Milieu aspecten

2.1. Geluidsbelasting over Hoevelaken.

- Hoewel de verbindingsweg vanuit Utrecht naar Amsterdam (de ring op het verhoogde grondlichaam) enige bescherming zal geven tegen de geluidsbelasting van de doorgaande wegen A1 en A28, zal deze zelf ook extra geluidsbelasting (en ook lucht verontreiniging) veroorzaken, die zich ver over Hoevelaken zal verspreiden worden, omdat het weglichaam op een zeer hoog grondlichaam ligt en er naast deze weg geen geluidsbescherming aanwezig lijkt te zijn.
- Hoe hoog is het grondlichaam waarop de verbindingsweg Utrecht naar Amsterdam ligt ten opzichte van de verbindingsweg Apeldoorn - Zwolle?
- Kan een geluidsscherm geplaatst worden op de verbindingsweg Utrecht – Amsterdam aan de kant van Hoevelaken (vanaf het viaduct over de A1 tot en met het viaduct over de A28)?
- Op de maquette lijkt het dat de hoogste kant van de kom ligt aan de kant van Hoevelaken – dus hier van daar komt de hoogste geluidsbelasting (en lucht verontreiniging) naar de omgeving, ook nog eens vanwege de overheersende windrichting vanuit het westen – zuidwesten.
- Op de verbindingsweg Apeldoorn - Utrecht, aan de binnenzijde van de kom, voorbij het viaduct Utrecht – Amsterdam, is er een damwand (wit op de maquette). Deze damwand zal, vanwege reflectie tegen een hard oppervlak, voor extra geluidsbelasting zorgen in Hoevelaken. Dit moet voorkomen worden. Is reflectie op deeloppervlakken in het geluidsserekeningmodel opgenomen?

2.2. Kom constructies en effect op geluidsbelasting op de omgeving

- Zijn er andere vergelijkbaar “kom constructies” van knooppunten in Nederland of elders, die als referentie kunnen dienen voor bovengenoemde effecten?
- Zo ja wat was de geluidsbelasting in de omgeving vóór en na de bouw van de “kom constructie”?
- Is de “kom constructie” opgenomen in de modellen voor het berekenen van de geluidsbelasting?

2.3. De doelstelling van 5dB geluidsreductie t.o.v. de huidige geluidsbelasting in Hoevelaken

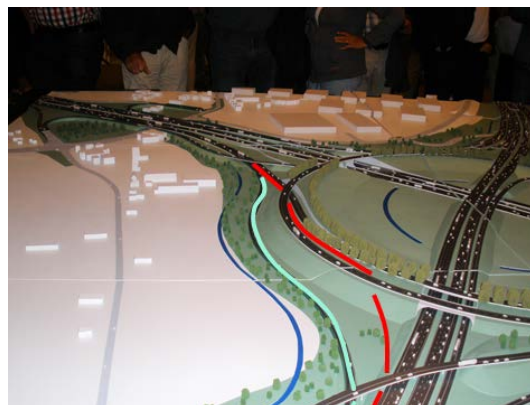
- Het doel van de wens van Gemeente Nijkerk en de SHB&L, voor een geluidsscherm langs de verbindingsweg tussen de oprit Hoevelaken-A1 naar de van Tuylstraat, was om de toekomstige geluidsbelasting **t.o.v. van de huidige belasting te reduceren met 5dB**. (Zie BOK2 RWS#1617819-v25, zaaknummer 31069320 bladzijde 22) **De doelstelling om de geluidsbelasting met 5dB te reduceren is, ons inziens, veel belangrijker dan de hoogte of de plaats van het scherm.**
- De SHB&L verzoekt RWS en de combinatie A1/28 extra na te denken over de verbindingsweg Apeldoorn naar Zwolle: De Gemeente Nijkerk en de SHB&L hadden de wens uitgesproken voor een geluidsscherm langs deze verbindingsweg, maar deze wens was geformuleerd zonder te

weten hoe het ontwerp uiteindelijk zou worden en in de veronderstelling dat een geluidsscherm langs deze verbindingsweg Hoevelaken geluidsbescherming zou geven tegen het verkeer op het gehele knooppunt. Maar nu blijkt dat de verbindingsweg Apeldoorn naar Zwolle op maaiveld ligt terwijl de verbindingswegen Utrecht – Amsterdam en Apeldoorn - Utrecht veel hoger ligt. Dus het geluid van de verbindingswegen Utrecht – Amsterdam en Apeldoorn - Utrecht zal over het geplande geluidsscherm heen gaan en dat geluidsscherm zal daarom maar zeer weinig bescherming voor Hoevelaken geven.

- Op het presentatie sheet over de wensen staat dat de verbindingsweg Apeldoorn-Zwolle verhoogd ligt, maar op de maquette is te zien dat dit niet juist is.

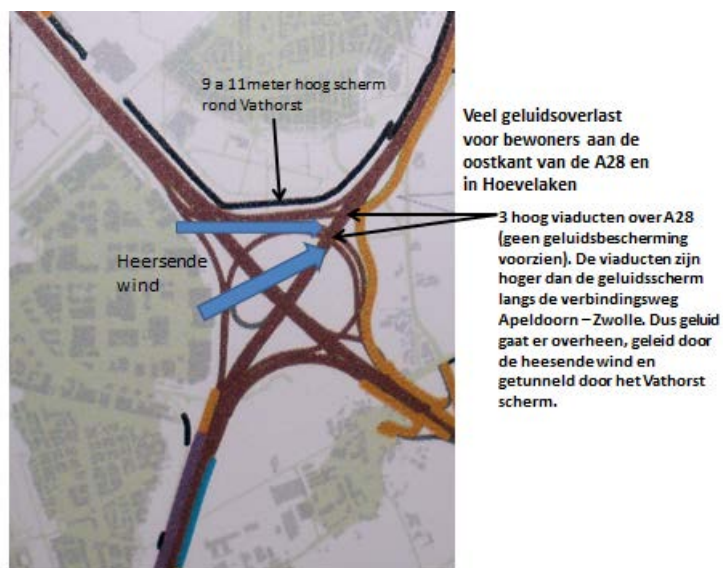
Wensen Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar	ingevuld	door
1. Aaneengesloten geluidsscherm tot De Flier	ja	Een geluidsscherm van gemiddeld 2,5 meter hoog tussen de Van Nijmegen en aansluiting Vathorst-Corlaer en een geluidsscherm van 3 meter hoog naast het resterende wegdeel (regiovens 17)
2. Verbindingsweg Apeldoorn-Zwolle hoog tbv geluidsbescherming	ja	Verbinding Apeldoorn-Zwolle ligt verhoogd, met daarnaast het geluidsscherm (regiovens 17)

- Ons inziens zijn er diverse mogelijkheden om het probleem op te lossen en een beter geluidsbescherming aan Hoevelaken te geven:
 - Plaats ook een geluidsscherm langs de verbindingsweg Utrecht – Amsterdam (vanaf het viaduct over de A1) op het verhoogde grondlichaam vanaf de viaduct over de A1 tot en met de viaduct over de A28 zodat, samen met het geluidsscherm langs de verbindingsweg Apeldoorn-Zwolle, het doel van de wens (5dB reductie) van Gemeente Nijkerk en de SHB&L wordt gehaald. Of:
 - De verbindingsweg Apeldoorn-Zwolle op het hoge grondlichaam plaatsen, direct naast de verbindingsweg Utrecht-Amsterdam, met een geluidsscherm direct ernaast. Of:
 - De verbindingsweg Apeldoorn – Zwolle direct de verbindingsweg Apeldoorn – Utrecht bouwen onder de viaduct (Utrecht- Amsterdam) en op de binnenzijde van de kom en de binnenkant van de verhoogde verbindingsweg Utrecht – Amsterdam leggen. Er moet dan een nieuwe of verlengde viaduct komen, maar de verbindingsweg is nu korter en het viaduct van de verbindingsweg Amsterdam – Zwolle is korter. Het geluidsscherm wordt dan geplaatst langs de verbindingsweg Utrecht-Amsterdam.

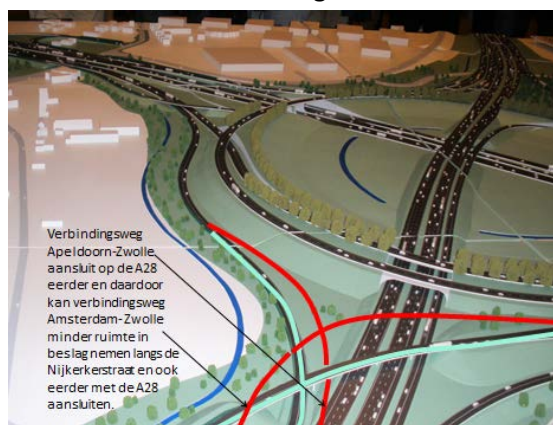


2.4. Drie viaducten op hoog niveau over A28 zullen veel geluidsbelasting veroorzaken

Er zijn 3 verbindingswegen die de A28 op een hoog niveau kruisen (Utrecht – Amsterdam, Apeldoorn – Utrecht, Amsterdam – Zwolle). Er is geen geluidsbescherming voorzien op deze wegen. Door de hoogte van de wegen zullen zij veel geluidsbelasting veroorzaken, versterkt door de overheersende west- zuidwest wind in combinatie met het tunnel- of trompet- effect (veroorzaakt door het 9 à 11 meter hoge scherm langs Vathorst op de westkant van de A28). Dit moet voorkomen worden. Helaas: het effect van de overheersende windrichting en het tunnel- of trompet- effect van het hoge scherm worden niet meegenomen in de wettelijke geluidsberekening maar in de praktijk zijn de effecten duidelijk merkbaar en goed te horen.



2.5. De verbindingsweg Amsterdam – Zwolle maakt een zeer ruime boog zodat deze nabij de Nijkerkerstraat komt te liggen. Dit kost privé grond(onteigening) van bewoners van de Nijkerkerstraat. De verbindingsweg sluit pas aan met de A28 richting Zwolle voorbij de van Tuylstraat tunnel. Hierdoor moeten ook veel bomen gekapt worden en de geluidsbelasting voor de omwonenden op de Nijkerkerstraat wordt onnodig hoger. Deze boog is, ons inziens, onnodig ruim. Door de verbindingsweg Apeldoorn-Zwolle eerder te verbinden met de A28, neemt de verbindingsweg Amsterdam-Zwolle minder ruimte in langs de Nijkerkerstraat en kan deze ook eerder op de A28 aansluiten. Er ontstaat ook minder geluidsoverlast.



2.6. Vergelijking geluidsbelasting t.o.v. huidige niveau

RWS heeft aan de aannemer de volgende eis gesteld in de uitvraag: “Het aanbiedingsontwerp mag slechts een fractie meer geluid produceren dan het referentieontwerp van Rijkswaterstaat (maximaal 0,1dB)”.

Belangrijker echter is de vergelijking tussen het huidige geluidsniveau en het geluidsniveau van het aanbiedingsontwerp. Als het bekend is dat het aanbiedingsontwerp voldoet aan de gestelde eis, zal het ook bekend zijn wat het geluidsniveau is t.o.v. het huidige niveau.

- Is deze vergelijking tussen het aanbiedingsontwerp en het huidige geluidsniveau (GPP's) bekend?
- Is er een vergelijking gemaakt tussen de geluidsbelasting van het aanbiedingsontwerp en die van het (destijds voorgestelde) ontwerp van de SHB&L? In het verleden is er door RWS een vergelijking gemaakt tussen haar referentie ontwerp en het SHB&L ontwerp en qua geluidsbelasting kwam het SHB&L ontwerp er beter uit (onderzoek Grontmij-DHV).

2.7. Keuze van geluidsschermen

De SHB&L wil graag betrokken worden bij de keuze van het type materiaal en de plaatsing van de geluidsschermen ter bescherming van Hoevelaken en aan de oostkant van de A28 richting Zwolle.

2.8. Licht pollutie

Licht pollutie is ook een zorg. Langs de oostkant van de A28 richting Zwolle, waar de verbindingswegen Apeldoorn - Zwolle en Amsterdam - Zwolle verbinden met de A28, zal verlichting op de weg nodig zijn. Deze zal zeer hinderlijk zijn voor de bewoners langs de Nijkerkerstraat maar ook voor vogels en dieren in het Hoevelakense Bos. Hier heeft het Geldersch Landschap ook zorgen over. Worden er maatregelen genomen om de licht pollutie te minimaliseren?

2.9. Bomen compensatie.

Langs de Nijkerkerstraat en langs het Rijksmonument het Hoevelakense Bos zullen erg veel bomen gekapt moeten worden. In BOK 2 staat dat de aantasting van Het Hoevelakense Bos tot een minimum moet worden beperkt.

- Is het bekend hoeveel bomen langs de Nijkerkerstraat en in Het Hoevelakense Bos gekapt moeten worden?
- De bomen die gekapt worden langs de Nijkerkerstraat en in Het Hoevelakense Bos moeten gecompenseerd worden in een gebied aangrenzend aan het Hoevelakense Bos. Is het bekend dat er een perceel grond te koop is langs de Nijkerkerstraat, aangrenzende aan Het Hoevelakense Bos? Zie <http://www.fundalankelijk.nl/lossegrond/hoevelaken/object-49566495-nijkerkerstraat-22/omschrijving/>
- Het zal niet acceptabel zijn voor de bewoners van Hoevelaken wanneer gerooide bomen elders in het gebied, of elders in de Gemeente Nijkerk of elders in Gelderland worden

gecompenseerd. Het Hoevelakense Bos is het enige recreatie gebied in Hoevelaken en wordt veel gebruikt door bewoners van Hoevelaken en van Vathorst als recreatie gebied.

3. Bereikbaarheid

3.1. Knooppunt Hoevelaken: A1 afrit Hoevelaken Zuidzijde

Ten aanzien van de A1 afrit Hoevelaken Zuidzijde, voor verkeer uit de richtingen A1 West (Amsterdam) en A28 Zuid (Utrecht) willen wij het volgende inbrengen:

Zoals al eerder door onze Stichting is aangegeven is er op een heel eenvoudige manier een zeer aanzienlijke kostenbesparing te realiseren door de huidige A1 af- en oprit bij Hoevelaken (zuidzijde) zo'n 300 meter oostwaarts te verplaatsen. Dit zal bovendien bijdragen aan het verminderen van de complexiteit van de verkeersstromen en de daaraan gekoppelde bewegwijzering op het toekomstige Knooppunt.

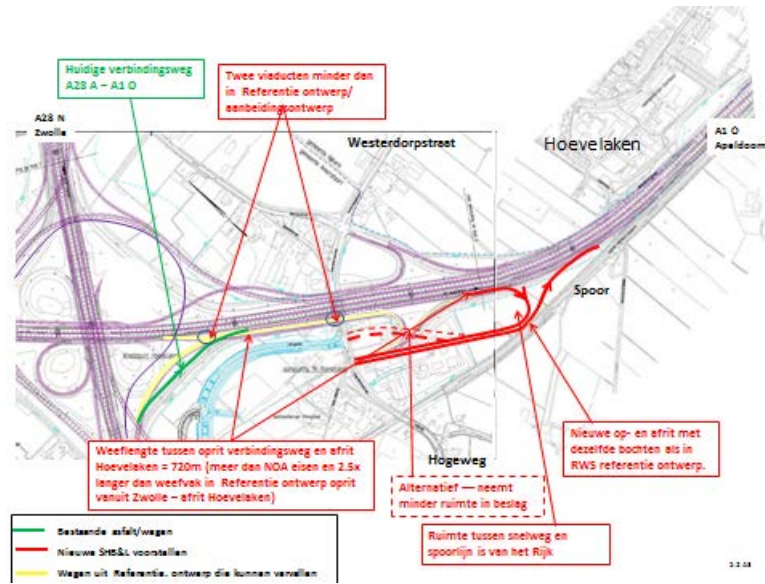
In de door de Combinatie gepresenteerde informatie is aangegeven dat het bovengenoemde voorstel niet mogelijk is omdat het buiten de contourlijn valt. Echter, de contourlijn is op deze plaats in onze optiek zonder problemen te verleggen:

- De betreffende gronden zijn al in het bezit van de overheid (RWS)
- De ligging is in de driehoek tussen de A1, de spoorlijn Amersfoort/Apeldoorn en de Amersfoortseweg, dus ook ten aanzien van milieu aspecten is er naar onze mening geen enkel bezwaar tegen het verleggen daarvan

De voordelen zijn zeer aanzienlijk:

- Door het verleggen van de op- en afrit met zo'n 300 meter is er voldoende ruimte voor het verkeer A1 West/Hoevelaken om veilig te kunnen weven met het verkeer A28 Zuid/A1 Oost (Utrecht/Apeldoorn)
- De huidige verbindingsweg A28 Zuid/A1 Oost (Utrecht/Apeldoorn) hoeft niet te worden aangepast
- De nieuwe "parallelweg", die daarnaast is geprojecteerd voor verkeer A28 Zuid/Hoevelaken ,waar het verkeer A1 West/Hoevelaken op invoegt, kan komen te vervallen
- De viaduct, dat nu is voorzien om het A1 West/Hoevelaken verkeer onder de afrit A28 Zuid/A1 Oost (Utrecht/Apeldoorn) te verwerken, kan vervallen
- De viaduct over de Amersfoortsestraat hoeft aan de zuidzijde niet, of in ieder geval minder, te worden verbreed
- De aanleg kan, zonder enige invloed op andere werkzaamheden aan het toekomstige Knooppunt, worden gerealiseerd. Het kan dus ook als eerste/één van de eerste aanpassingen worden uitgevoerd en voldoet daarmee aan de betreffende eis zoals geformuleerd in BOK2
- Er zijn met deze oplossing twee splitsingen minder (A28 Zuid/Hoevelaken en de afslag A1 West/Hoevelaken) zodat de bewegwijzering ook eenvoudiger wordt
- De complexiteit op het nieuwe Knooppunt wordt teruggebracht
- Er is vermoedelijk ook nog een extra besparing omdat er met deze oplossing ook geen additionele geluidsbescherming nodig is voor de huidige woningen in de lus van de afslag

De kostenbesparingen die met deze variant worden gerealiseerd belopen naar onze mening enkele miljoenen € die dan uitstekend kunnen worden ingezet om verdere geluids- en milieubescherpende maatregelen voor Hoevelaken en omgeving te realiseren, zoals boven is omschreven!



3.2. Outputweg gevallen of niet?

Het is onduidelijk of de Outputweg is vervallen of niet. Op de maquette lijkt het of het vervallen is na de onderdoorgang naar de Energieweg maar op de lijst van wensen van SH&L bij punt 7 “Hergebruik bestaande Energieweg” staat “nee” en “Verkeersveiligheid en doorstroming: er is te veel verkeersstromen tegelijk bij elkaar op de A28 zuid.” Is het vervallen of niet?

Tot slot

De SH&L wil graag deze punten met RWS en de Combinatie A1/28 op 10 September bespreken.