

15 december 2015

Referentie: 151215 SHB&L

Aan: Rijkswaterstaat Project Team Knooppunt Hoevelaken en Combinatie A1/28

Geachte lezer

**Betreft: Project Knooppunt Hoevelaken geluid bescherming langs A28**

Wij refereren aan de brief RWS/SHB&L (Joyce Ramsbotham) dd. 20 november 2015, Kenmerk RWS 2882720 3.6. In deze brief zullen wij alleen ingaan op onze opmerkingen over de onzekere geluidsreductie langs de A28 en de verbinding Utrecht- Amsterdam. Over andere uitstaande onderwerpen zullen wij u separaat benaderen.

**Inleiding**

De Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar heeft al sinds 2009 actie gevoerd voor behoud van de aansluitingen van Hoevelaken op de A1 en de A28 en vermindering van de bestaande en toekomstige geluidsoverlast bij de reconstructie van het Knooppunt Hoevelaken. De stichting is daarbij gesteund door vele donateurs en bedrijven uit het dorp, die alle het grote belang van deze doelstellingen onderschrijven. De stichting heeft frequent overleg gepleegd met RWS en de gemeente Nijkerk en we kunnen constateren dat er veel waardering is voor onze- steeds positieve- inbreng door zowel de gemeente als RWS. Wij van onze kant hechten er ook aan onze waardering uit te spreken voor het door RWS gekozen aanbestedingsproces dat er voor heeft gezorgd dat vele wensen van de omgeving, zowel van RWS, gemeenten als particuliere organisaties, zijn gehonoreerd, al of niet met extra ingebrachte financiering.

Het is op deze plaats ook van belang te constateren dat het project nog steeds in het beginstadium verkeert en dat er nog vragen en opmerkingen over blijven die zorgvuldig dienen te worden behandeld. Wij hopen dat u onze opmerkingen, zoals verwoord in het commentaar op de aanbieding van de aannemerscombinatie en in deze brief, in dit licht wilt bezien.

**Onzekerheid over de te bereiken geluidsreductie**

Zoals U weet hebben Gelderland en Nijkerk ieder € 1mln beschikbaar gesteld voor een bovenwettelijke reductie van de te verwachten geluidsniveaus in Hoevelaken en omgeving. Daarvoor is een geluidsscherm langs de A28 nodig.

Een eerste discrepantie is ontstaan bij de vertaling van de motie van de gemeenteraad van Nijkerk, die vroeg om een reductie van ca 5 dB. Dat is vertaald in een opdracht aan de aannemers combinaties voor een scherm langs de A28 van 2200 m lengte met een gemiddelde hoogte van 2,5 m. Tot op heden heeft u niet kunnen of willen aangeven of er met dit scherm wel de gewenste bovenwettelijke geluidsreductie wordt bereikt.

Nadat het ontwerp van de winnende combinatie bekend was geworden bleek dat de verbinding Utrecht- Amsterdam op de bovenrand van de "kom" was gelegen, 8.5 m boven het maaiveld! Deze kom ontwerp is door RWS als gewenste visuele component aan de meedingende combinaties voorgeschreven. Er bleek (ons) dus pas bij de presentatie van het ontwerp dat een aanzienlijke geluidsbron voor geluid richting Hoevelaken niet werd afgeschermd.

Wij hebben u de vraag gesteld waarom er langs deze verbinding geen scherm was voorzien. U hebt daarop geantwoord dat "*Langs de verbindingsweg Utrecht-Amsterdam is, op basis van een onderzoek naar de geluidseffecten met een vereenvoudigd geluidsmodel in het aanbiedingsontwerp inderdaad niet uitgegaan van de plaatsing van een geluidscherm*".

**Wij verzoeken u ons een kopie van dat onderzoek toe te sturen.**

Verder schrijft u nog "*We begrijpen uw zorg voor de mogelijke toename van hinder.....We komen hier in de fase van het (ontwerp) OTB op terug*" en nog verder "*Tussen de gemeente Nijkerk en RWS zijn echter bestuurlijke afspraken gemaakt over de wijze waarop het beschikbare budget voor een bovenwettelijk geluidsschermd moest worden ingezet..... Zolang de bestuurlijke kaders niet veranderen kunnen RWS en Combinatie A1/A28 uw wens niet in beschouwing nemen. We zullen uw signaal met de gemeente Nijkerk bespreken*".

Deze reacties zijn naar onze mening onvoldoende.

Doordat er een belangrijke geluidsbron op een baan ligt op 8,50 m boven maaiveld, waarvoor geen scherm is voorzien, wordt het volkomen onduidelijk wat er nu bereikt wordt voor Hoevelaken op het gebied van bovenwettelijke geluidreductie. Het aangekochte scherm langs de A28 is daarbij niet voldoende effectief. Maar daarvoor is € 2mln ingezet aan publieke middelen van Nijkerk en Gelderland. Dit probleem moet met spoed worden uitgezocht en kan niet wachten tot het OTB stadium. Had de Stichting dit op tijd geweten, dan zouden wij de gemeente Nijkerk wellicht anders hebben geadviseerd. ***Echter wij vinden dat RWS zeker had moeten waarschuwen dat het onzeker was of het doel van het aangekochte scherm voldeed aan de wens van de gemeenteraad, zoals geformuleerd in de betreffende motie. De zorgplicht van RWS is op dit punt onvoldoende vervuld naar onze mening.***

**Wat moet er nu gebeuren?**

- RWS moet met spoed onderzoeken wat de werkelijke geluidsbelasting gaat worden in Hoevelaken en omgeving tgv. de voorziene configuratie
- De conclusies van dit onderzoek dienen te worden gemeld aan Gemeente Nijkerk en Gelderland, die dan kunnen beoordelen of hun budget voldoende effectief wordt besteed
- RWS dient te berekenen wat het effect is van een eventueel te bouwen, aanvullende geluidsmaatregel op de verbinding Utrecht- Amsterdam, of andere maatregelen die nodig zijn om het doel van de investeringen van Nijkerk en Gelderland te halen, en wat de kosten daarvan zijn.
- Bij de geluidsberekeningen dient de afstandsbeperking van 600 m van het geluidsmodel te vervallen, om de werkelijke effecten op grotere afstand ook in beeld te krijgen. Tevens dient het rekenmodel/ programma geschikt te zijn of te worden gemaakt voor het bijzondere terrein (kom vorm) van dit project, dat uniek is volgens uw mededelingen.

- De berekeningen dienen ook gevalideerd te worden (waarbij de berekeningen en echt metingen worden vergeleken voor en na de reconstructie). Want, zoals RWS zelf aangeeft is de kom constructie een "uniek ontwerp." Uit metingen van RIVM op eenvoudige, rechte rijkswegen zonder schermen en zonder kruisingen is gebleken dat de geluidsbelasting 2.4dB (dat is bijna 2 maal zoveel belasting) als voorspeld door de GPP berekening. Als dat zo is voor een eenvoudige weg is de kans zeer groot dat met een complexe situatie, zoals bij het knooppunt met tientallen rijstroken in de invloedzone op verschillende niveaus, dat de berekeningen geen betrouwbare resultaten zullen geven. Daarom moeten de berekeningen ook gevalideerd worden na de reconstructie om zeker te stellen dat de theoretische berekeningen correct zijn en dat de beoogde geluidsreductie gehaald is.

### **Additionele opmerkingen**

In de Start Notitie van het project staat: *"is het doel (van het project) dat knelpunten op gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder, natuur en verkeersveiligheid niet toenemen en waar mogelijk de situatie zelfs wordt verbeterd."*

Wij nemen aan dat deze doelstelling nog steeds van kracht is en wij zijn dan ook zeer verbaasd dat RWS aan de aannemer de volgende eis gesteld heeft in de uitvraag: *"Het aanbiedingsontwerp mag slechts een fractie meer geluid produceren dan het referentie ontwerp van Rijkswaterstaat (maximaal 0,1dB)"*.

Echter de vergelijking tussen het aanbiedingsontwerp en de referentie ontwerp is irrelevant. De vergelijking tussen het aanbiedingsontwerp en de huidige situatie is van belang en wij willen z.s.m. weten wat de verwachte geluidsniveau zal zijn ten opzichte van de huidige niveau.

Wij zien uw verdere op bovenstaande met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Het Bestuur  
Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar

cc: Gemeentes Nijkerk en Amersfoort, Provincie Gelderland

Bijlage: Antwoord ingediende reactie Knooppunt Hoevelaken 20 november 2015 RWS kenmerk 2882720 3.6