

Subject: Reactie en onderbouwing aanvullende vragen n.a.v. PS-5

From: "Zuiverloon, Winston (MN)" <winston.zuiverloon@rws.nl>

Date: 18/02/2016 19:31

To: "joyce.ramsbotham@planet.nl" <joyce.ramsbotham@planet.nl>, "'Lobeek Jan en Hermy'" <jan.lobEEK@xs4all.nl>, "Rob Wesselingh <rob.wesselingh@live.nl>" <rob.wesselingh@live.nl>

CC: "Smit, Ellen (MN)" <ellen.smit@rws.nl>, "Boers, Darja (MN)" <darja.boers@rws.nl>

Geachte bestuursleden van Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar,

Tijdens de inloopbijeenkomsten in augustus 2015 is het aanbiedingsontwerp van project A1/A28 knooppunt Hoevelaken gepresenteerd aan de omwonenden langs het tracé. De Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar (SHB&L) heeft een uitgebreide reactie gegeven op het aanbiedingsontwerp. Op 20 november 2015 hebben Rijkswaterstaat en de Combinatie A1|28 gezamenlijk uw reactie beantwoord op het aanbiedingsontwerp knooppunt Hoevelaken.

Uit uw nadien opgestuurde brieven van 15 en 17 december 2015 blijkt dat u de beantwoording van uw vragen nog onvoldoende onderbouwd vindt. De brief d.d. 15 december 2015 betreft vragen over de geluid bescherming langs de A28 en de brief d.d. 17 december 2015 over de afrit Hoevelaken. In deze mail gaan wij nader in op uw punten van beide brieven. Daarnaast danken wij u voor uw suggesties en aandachtspunten in uw brief van 17 januari 2016 over de aansluiting Hoevelaken en de nabij gelegen fietstunnel.

Brief d.d. 15 december 2015, geluid bescherming langs A28

Allereerst willen wij u bedanken voor de uitgesproken waardering over het aanbestedingsproces en de uitkomsten van dit proces. Wij zullen in twee delen ingaan op uw reactie, te weten rondom het aanbiedingsontwerp en het proces tot het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en validatie.

Aanbiedingsontwerp

U heeft geconstateerd in het aanbiedingsontwerp dat er geen geluid reducerende maatregelen zijn voorzien op de verbinding Utrecht – Amsterdam, welke 8.5 meter boven maaiveld zal komen te liggen. U verzoekt Rijkswaterstaat om het 'onderzoek naar de geluidseffecten met een vereenvoudigd geluidsmodel in het aanbiedingsontwerp' waaruit dit blijkt aan u te verstrekken. Dit onderzoek is een onderdeel van de aanbidding van de aannemer en is derhalve, conform de uitspraak op uw recente WOB verzoek (december 2015), niet openbaar.

Proces tot OTB en validatie

In uw brief geeft u ook aan dat u uw vragen over het aanbiedingsontwerp onvoldoende beantwoord vindt met betrekking tot de geluidniveaus rondom Hoevelaken en Nijkerk.

Wij hebben in onze brief d.d. 20 november 2015 aangegeven dat in de komende fase - richting het OTB – de nadere geluidonderzoeken worden uitgevoerd. In alle projecten van Rijkswaterstaat worden de wettelijke geluidonderzoeken uitgevoerd na de vaststelling van de Voorkeursvariant door de minister. Dit besluit legt het wegontwerp vast op basis waarvan de geluidonderzoeken plaats kunnen vinden. De uitkomsten van deze geluidonderzoeken resulteren in de wettelijk verplichte doelmatige geluid beperkende maatregelen (zoals geluidschermen) die in een project uitgevoerd dienen te worden om de geluidproductieplafonds (GPPs) in acht te nemen. Deze resultaten zullen bekend zijn bij de publicatie van het OTB, voorzien in voorjaar 2017.

Vooruitlopend op de geluidonderzoeken hebben de gemeente Nijkerk en de provincie Gelderland aangegeven een 'bovenwettelijke' geluidreductie te willen realiseren, met een ambitie voor een geluidreductie van 5db zoals u zelf ook schrijft. In de BOK 2 en de aanbesteding is dit vertaald naar zowel een *aangekocht scherm* als een *wensscherm* van de gemeente Nijkerk en de provincie Gelderland.

Het *aangekochte scherm* is gesitueerd tussen de Van Tuijlstraat en de afrit Vathorst Corlaer over een lengte van 2200 meter met een gemiddelde hoogte van 2,5 meter (tussen 2 en 3 meter). De gemeente Nijkerk en de provincie Gelderland hebben voor de plaatsing van dit scherm beide een bijdrage gedaan van €1 miljoen. Vanuit Rijkswaterstaat is ten tijde van het opstellen van deze 'eis' (vaststaande lengte, hoogte en beschikbaar budget) aangegeven dat de ambitie van de gemeente en de provincie om een 5db reductie te realiseren niet behaald zou kunnen worden.

Het *wens scherm* is gesitueerd tussen de Van Tuijlstraat en de afrit Hoevelaken noordzijde, en heeft een hoogte van 3meter. Voor deze – in het aanbiedingsontwerp ingevulde - wens zijn vanuit de gemeente Nijkerk en provincie Gelderland geen financiële bijdragen voorzien.

Er vinden momenteel nadere gesprekken met de gemeente Nijkerk en provincie Gelderland plaats over de precieze invulling van de geluidschermen, mede naar aanleiding van de reacties van de omgeving op het aanbiedingsontwerp.

Unieke komvorm in geluidberekeningen

In uw brief vraagt u hoe er rekening gehouden wordt met de komvorm in het geluidsonderzoek. De komvorm is door Rijkswaterstaat beoordeeld aan de hand van de reken en meetvoorschriften die worden beheerd door het RIVM. De kom constructie is een unieke vorm, maar niet afwijkend aan de voorschriften en voldoet derhalve aan het toepassingsbereik van de rekenmethode.

De berekeningen van het geluidonderzoek zullen na de realisatie van het project niet door geluidmetingen gevalideerd worden door Rijkswaterstaat, dit is ook gebruikelijk in andere projecten. Na realisatie zal Rijkswaterstaat voor de jaarlijkse nalevingsrapportage de geluidproductie door middel van berekening bepalen. Het RIVM voert steekproefsgewijze geluidmetingen uit ter validatie van deze waarden.

Brief d.d. 17 december 2015, A1 Hoevelaken afrit uit richtingen Amsterdam en Utrecht

Uw brief d.d. 17 december 2015 komt, samengevat, neer op het verschuiven van de aansluiting Hoevelaken (zuidzijde) op de A1 met 300 meter oostwaarts.

In het participatietraject is de niet bestuurlijk omgeving (NBO) geconsulteerd, dat zijn de bewoners, bedrijven en belangenorganisaties. In participatiestap 4, tijdens de bijeenkomst in september 2014 heeft u via uw 10-puntenplan uw ideeën voor het ontwerp ingebracht. Het idee voor verplaatsing van de aansluiting Hoevelaken met 300 meter oostwaarts heeft u hier toen gepresenteerd. Zoals aangegeven in onze brief d.d. 20 november 2015 (punt 16) is deze suggestie niet meegenomen door de aannemer in haar aanbiedingsontwerp omdat deze buiten de, door het Rijk en de regio bestuurlijk vastgestelde, projectgrenzen (contourlijn) valt.

In uw brief geeft u aan de onderbouwing in onze brief d.d. 20 november 2015 onbevredigend te vinden. Wij hebben u in de klankbordgroep van 8 december 2015 toegezegd onze onderbouwing nader toe te lichten. Hieronder volgt zowel een nadere toelichting op de keuze voor de contourlijn, evenals een technische analyse van de aannemer op uw voorstel om de aansluiting Hoevelaken (zuidzijde) op de A1 oostwaarts te verleggen.

Nadere toelichting Contourlijn

Zoals u weet heeft het project in 2009 het 1^e fase MER opgesteld waarin vier hoofdalternatieven voor de wegverbreding zijn onderzocht. Naar aanleiding daarvan heeft de minister, in overleg met de bestuurlijke regiopartners, bestuurlijk de afweging gemaakt. Er is als voorkeursalternatief gekozen voor het alternatief Verbreden, met elementen van Sorteren. In juli 2009 is het voorgenomen bestuurlijke standpunt hierin verschenen en dat is definitief genomen in november 2009.

Het voorkeursalternatief wordt gekenmerkt door het zoveel mogelijk volgen van de *bestaande* wegstructuur van de A1 en de A28. Het zo veel mogelijk volgen van de bestaande wegstructuur is daarmee een bestuurlijk vastgesteld ontwerpuitgangspunt geworden. Mede daarom stond reeds in 2009 vast dat het voorkeursalternatief geen ruimte laat voor het opschuiven van de op- en afrit Hoevelaken 300 meter oostwaarts.

In de Bestuursvereenkomst (BOK-2) is een contourenkaart opgenomen met contourlijnen die het maximale ruimtebeslag aangeven voor de nieuwe infrastructuur, inclusief bijbehorende voorzieningen zoals berm, sloten en portalen. De grenzen zijn gebaseerd op dwangpunten in de omgeving, zoals gebouwen, geluidschermen, natuurgebieden, spoorlijnen en bedrijventerreinen. Rijk en regio hebben deze dwangpunten uiteindelijk bestuurlijk vastgesteld. De contourenkaart vormt samen met de memo 'Fysieke oplossingsruimte en de ruimtelijk contourenkaart' een bijlage van BOK-2.

Verder zijn in de periode van de totstandkoming van BOK-2 de regiopartners geconsulteerd om hun wensen mee te nemen ten aanzien van de uitvoering en de inpassing van de wegverbreding. Vanuit de bestuurlijke regiopartners – waaronder de gemeente Nijkerk en gemeente Amersfoort - is een wens voor het verschuiven van de afrit Hoevelaken met 300 meter oostwaarts niet naar voren gebracht. Een 300 meter oostwaarts gelegen afrit is daarom ook niet bestuurlijk onderbouwd en gedragen.

De in 2013 ondertekende BOK-2, inclusief de daarin opgenomen wensenlijst, heeft in de aanbesteding gefunctioneerd als bestuurlijk meegegeven kaders voor het op te stellen wegontwerp van de verbreding van de A1 de A28 en het knooppunt zelf. In BOK-2, in de bestuurlijke afspraken over de inhoud van het project, wordt de ingreep aan de A1/A28/knooppunt als één geheel gezien op ruimtelijk vlak en de contourlijnen zijn hard. Het ontwerp is daarom zodanig in elkaar gezet dat ze op een zo klein mogelijk gebied plaatsvindt en alle voorzieningen hangen technisch en functioneel met elkaar samen. Het gepresenteerde aanbiedingsontwerp is daarvan het resultaat.

Technische analyse

Zoals gezegd is uw oplossing tijdens de tenderfase niet onderzocht door de aannemer, Combinatie A1|28, omdat de contourlijnen worden overschreden. Toch heeft de Combinatie de haalbaarheid van uw suggestie onderzocht om te bekijken of er sprake kán zijn van interessante besparingen als de aansluiting oostelijk wordt verplaatst. Hieronder worden kort de bevindingen van de Combinatie A1|28 verwoord.

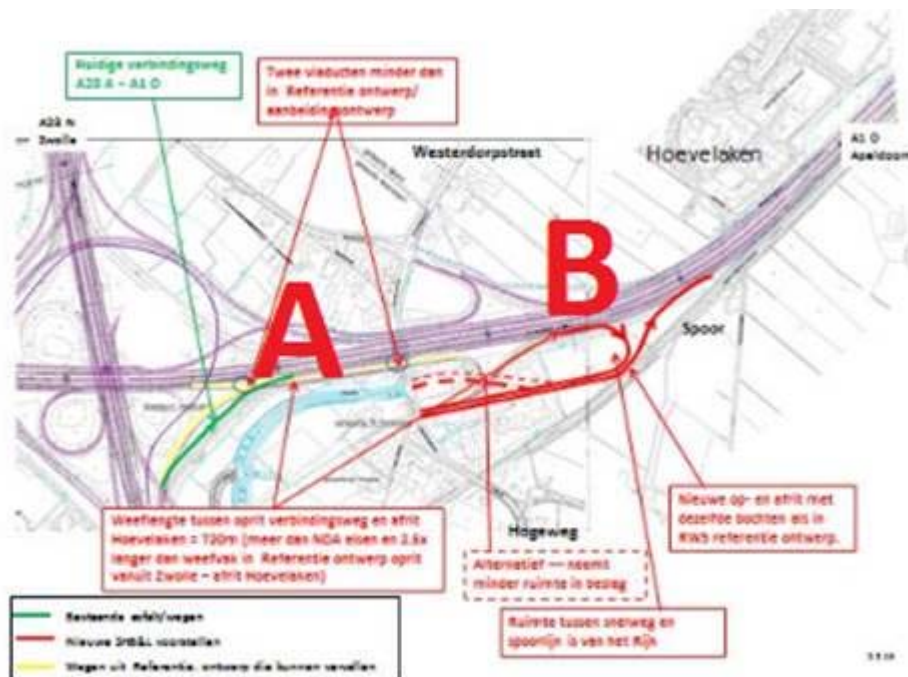
Uitgangspunten voor de technische analyse:

- Al het verkeer op de A1 vanuit Amsterdam/Zwolle en vanuit Utrecht wordt op één hoofdrijbaan samengevoegd ten oosten van de knoop.
- De zuidelijke toe- en afrit Aansluiting Hoevelaken schuift, ten opzichte van het VKV-ontwerp, zo'n 500 meter naar het oosten. Deze ligt daarmee zo oostelijk mogelijk: buiten de contourlijn maar ten westen van de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn.

Na het samenvoegen van het verkeer Amsterdam/Zwolle met het verkeer uit Utrecht ontstaat een situatie met vijf rijstroken: 3+2. De locatie waar dit punt zich bevindt ligt verder naar het oosten dan op uw afbeelding is aangegeven [tekening – A, zie figuur 1]. Dit heeft de volgende oorzaak: het verkeer uit de richting Amsterdam/Zwolle rijdt op een verkeersbaan met de ontwerpsnelheid 120 km/h. Het verkeer uit Utrecht heeft een lagere ontwerpsnelheid, deze is 80 km/h. Bij het samenvoegen van twee verkeersbanen is het (conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen voor Autosnelwegen (NOA)) nodig dat de twee verkeersbanen circa 200-300 meter parallel lopen. Dit is niet meegenomen in uw voorstel.

Om dezelfde reden komt het punt waar de afrit Hoevelaken begint (het zogenaamde puntstuk) meer naar het westen te liggen dan op uw afbeelding is aangegeven [tekening – B, zie figuur 1]. De reden hiervoor is de volgende: de ontwerpsnelheid op dit wegvak is 120 km/h. De afrit heeft een ontwerpsnelheid kleiner dan 50 km/h. Het moet voor iedereen mogelijk zijn de snelheid op een veilige manier te verlagen (deceleratielengte) op de afrit. Als een voertuig net voor het puntstuk uitvoegt, geldt dat er na het puntstuk een relatief lang recht stuk weg nodig is om op een veilige manier af te remmen voordat de lus van de afrit begint. Bij een dergelijke grote snelheidsverlaging bedraagt deze rechtstand ruim 250 meter.

Het opschuiven van de toe- en afrit naar het oosten met 'bruto' 500 meter, resulteert in het 'netto' opschuiven van het puntstuk met niet meer dan ongeveer 250m. Als daarbij de samenvoeging Amsterdam/Zwolle met verkeer uit Utrecht oostelijker komt te liggen, ontstaat een probleem: het einde van het puntstuk van de samenvoeging en het begin van het puntstuk van de afrit komen ongeveer 300 meter uit elkaar te liggen. De werkelijk benodigde lengte hiervoor is 900-1000 meter. Kortere lengtes leiden tot verkeersonveilige situaties en voldoen niet aan de NOA.



Figuur 1. Afbeelding schets voorstel SHB&L met A en B situatie aangegeven

Om uw voorstel te realiseren dient de toe- en afrit 600 meter verder oostwaarts te worden verschoven. Dus in totaal 500 meter + 600 meter = 1.100 meter. Die ruimte is er niet vanwege de ligging van de spoorlijn. Een kortere verschuiving voldoet niet aan de NOA en leidt tot een onveilige verkeerssituatie. Hierom kan er geen sprake zijn van een wijziging die uw voorstel van een verschoven aansluiting honoreert.

Tot slot

Wij vertrouwen erop uw vragen hierbij voor deze fase in voldoende mate te hebben beantwoord. Hiermee ronden wij de schriftelijke beantwoording van de vragen van bewoners en belangenorganisaties op het aanbestedingsontwerp af en is participatiestap 5 voltooid.

Groeten Winston

Winston Zuiverloon

omgevingsmanager A28/A1 knooppunt Hoevelaken

A28/A1 knooppunt Hoevelaken

Bezoekadres: Westraven H18 | Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht

Postadres: Knooppunt Hoevelaken | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

Mobiel +31(0)6 549 78 498

winston.zuiverloon@rws.nl

www.rijkswaterstaat.nl

Water, Wegen, Werken. Rijkswaterstaat

Mijn werkdagen zijn maandag, dinsdag, donderdag, vrijdag

Voor agendatechnische zaken kunt u

contact opnemen met Astrid Brons +31(0)615025176

E-mails zijn fantastisch mits goed gebruikt!

1. Benut de onderwerpregel en kom *direct to-the-point* welke actie/vraag/informatie je hebt voor de ontvanger
2. Wees selectief met het CC-veld: 'ter informatie' als het echt nodig is - wees zeer terughoudend met reply-all
3. Heb je een urgente vraag of slecht nieuws? Bel of sms.

(doe je mee met deze e-mailetiquette? Neem tips op in je handtekening als herinnering voor jezelf en anderen)