



> Retouradres

**Rijkswaterstaat Grote
Projecten en Onderhoud**
Project knooppunt
Hoevelaken
Griffioenlaan 2
Utrecht
Postbus 2232
www.rijkswaterstaat.nl

Datum 20 juli 2017

Betreft Q&A openstaande vragen klankbordgroep knooppunt
Hoevelaken 23 mei 2017

Beste leden van de klankbordgroep,

Op 23 mei 2017 zijn een aantal vragen gesteld waarop door Rijkswaterstaat en de Combinatie A1|28 niet ter plaatse een antwoord is gegeven. Deze vragen zijn nader bekeken en middels deze Q&A voorzien wij deze vragen van een antwoord:

Vraag:

Zit in geluidsonderzoek dat vrachtwagens geen 80 maar 10% harder rijden? En zijn voegovergangen opgenomen in het geluidsmodel?

Antwoord:

Er geldt een landelijke werkwijzer van RWS voor voegovergangen die de Combinatie toepast in het ontwerp en waar het ontwerp ook op wordt getoetst. Deze werkwijzer geeft de eisen waaraan de geluidemissie van een voegovergang dient te voldoen. Met het stellen van de geluideis worden hindersituaties als gevolg van het toepassen van lawaaiige voegovergangen voorkomen. Voegovergangen hebben (vanwege toepassing van de eis) geen bijdrage in de gemiddelde geluidsbelasting van het wegverkeer. Conform het wettelijk reken- en meetvoorschrift worden voegovergangen verder niet meegenomen in het geluidsmodel.

In het geluidmodel wordt de rijsnelheid gemodelleerd volgens een landelijke werkwijzer van Rijkswaterstaat. In deze werkwijzer wordt voor rijkswegen waar een maximumsnelheid geldt van 100 km/u in het geluidmodel een snelheid gehanteerd van 85 km/u voor zware voertuigen en 90 km/u voor middelzware voertuigen. Bij een maximumsnelheid groter dan 100 km/u wordt in het geluidmodel een snelheid gehanteerd van 90 km/u voor zware voertuigen en 100 km/u voor middelzware voertuigen.

Daarbij hanteren wij dezelfde definities zoals opgenomen in het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' en het geluidregister waarin 3 categorieën voertuigen worden onderscheiden, te weten:

o Lichte motorvoertuigen: motorvoertuigen op drie of meer wielen, met uitzondering van de onder de volgende aandachtstreepjes genoemde categorieën;

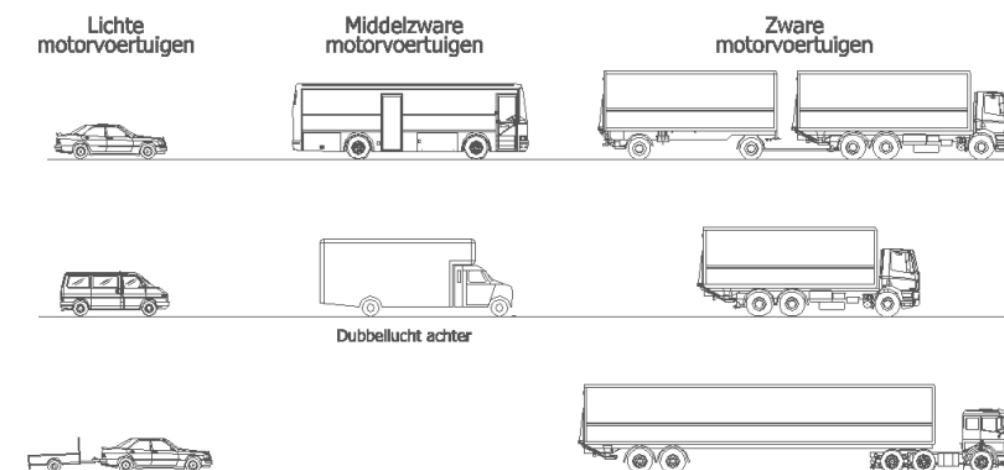
o Middelzware motorvoertuigen: gelede en ongelede autobussen, alsmede andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van een enkele achteras waarop vier banden zijn gemonteerd;

o Zware motorvoertuigen: gelede motorvoertuigen, alsmede motorvoertuigen die zijn voorzien van een dubbele achteras, met uitzondering van autobussen.

**Rijkswaterstaat Grote
Projecten en Onderhoud**
Project knooppunt
Hoevelaken

Datum
20 juli 2017

Ons kenmerk
HB#3292305



Vraag:

Er was aangekondigd dat er in het voorjaar van 2017 een gesprek over Nimmerdor zou plaats vinden. Wanneer vindt dit plaats? Wel voor het OTB?

Antwoord:

Dit is nog niet bekend. In eerste instantie is gekozen alleen met eigenaar en beheerder een gesprek te hebben. We moeten nog bepalen wanneer een breder gesprek plaats kan vinden.

Vraag:

Waarom rotondes bij toe- en afrit Hoevelaken noordzijde? Alleen een stuk talud kan voldoende zijn. De afrit zou rechtdoor kunnen lopen zonder een rotonde als obstakel. Hierover zijn dezelfde twijfels bij de rotonde aan de zuidzijde.

Antwoord:

In het geval van de aansluitingen van Hoevelaken is er voor een rotonde gekozen om een duidelijke overgang van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet te creëren, zowel voor de afrit als voor de toerit. Het wegvak tussen de rotonde en het kruispunt met de Westerdorpsstraat is in de toekomstige situatie dus geen onderdeel meer van de Rijksweg. Rotondes hebben vanwege een beperkt aantal conflictpunten de hoogste verkeersveiligheid en zijn dus zeker geen obstakel. Ook de zichtbaarheid van de rotonde is van belang en daar is in het ontwerp rekening mee gehouden.

De rotonde dient in de afrit met name om verkeer hier tijdig te laten afremmen. Voor het verkeer op de toerit dient de rotonde als duidelijk keuzepunt. De weggebruiker kiest al vóór de rotonde of deze richting Amsterdam (A1) of richting

de A28 (in beide richtingen) gaat. Van deze twee verschillende toeritten tot de snelweg, gaat er dus maar 1 deels over de rotonde.

Binnen project knooppunt Hoevelaken is verkeersveiligheid integraal beoordeeld evenals de route die een weggebruiker aflegt van A naar B. Verkeersveiligheid en het gedrag van de weggebruiker zijn belangrijke uitgangspunten voor het ontwerp. Voor bovengenoemde situaties zijn rotondes de meest veilige oplossing.

**Rijkswaterstaat Grote
Projecten en Onderhoud**
Project knooppunt
Hoevelaken

Datum
20 juli 2017

Ons kenmerk
HB#3292305

Vraag:

Wordt er iets gedaan aan de snelle daling naar de Arnhemseweg?

Antwoord:

De spoorlijn is een dwangpunt, waardoor in het ontwerp op dit moment geen mogelijkheden worden gezien voor optimalisaties in het ontwerp die leiden tot een minder steile helling.

Vraag:

Opstopping komt nu door verkeer dat de kruispunten blokkeert. Worden met project Hertekop van de provincie ook de bestaande problemen opgelost?

Antwoord:

De provincie Utrecht werkt op dit moment aan het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor de aanpak van de N226 inclusief de Hertekop. Dit PIP komt volgens de planning van de provincie Utrecht in Q3 van 2017 ter inzage. De volgende maatregelen worden in dit project genomen, met de daaronder beoogde effecten:

Maatregelen

- Aanpassing van de aansluiting N226/A28 op de Hertekop;
- Aanleg van een fietstunnel onder de N226 ten zuiden van A28;
- Aansluiting van de Schutterhoeflaan op de Lockhorsterweg via een nieuw aan te leggen parallelweg;
- Verlaging van de maximumsnelheid op de N226 tussen de Hertekop en de bebouwde kom van 80 km/u naar 60 km/uur en binnen de bebouwde kom van 70 km/u naar 50 km/u;
- Aanpassing van de verkeerslichten en de openbare verlichting;
- Er worden geluidreducerende maatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van geluidreducerend asfalt.

Beoogde effecten

- Verbetering van de verkeersdoorstroming op de N226 van en naar de A28;
- Verbetering van de verkeersafwikkeling van de A28 op de N226;
- Betere bereikbaarheid van de Schutterhoeflaan, de Ruitenbeeklaan, de zorgboerderij bij Landgoed Groot Schutterhoef en de woningen langs de N226;
- Verbetering van de leefbaarheid voor bewoners langs de N226;
- Vergroten van de verkeersveiligheid.

Voor meer informatie over de aanpak van dit project, een tekening van de voorkeursvariant en een animatie van de situatie na de herinrichting, kunt u terecht op de volgende website:

<https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/n226-leusden/maatregelen/>