



**Samenvatting bespreking tussen
Stephan Lahaye (RWS), Erik Versteegt (Grondmij) en Joyce Ramsbotham (SHB&L)**

**Datum: 23 april 2010
Document ref. no: 100423**

Gestructureerd overleg

J.R. heeft S.L. bedankt voor de uitnodiging om eea te bespreken. Zij heeft uitgelegd dat de SHB&L vond de bespreking met RWS in september 2009 zeer nuttig en wilt graag dat soort besprekingen voortzetten, mede omdat tijdens een bewonersbijeenkomst erg veel informatie wordt gepresenteerd dat moet worden bestudeerd en, daarna vaak vragen oproept, mede de unieke ligging van Hoevelaken tov het knooppunt en de mogelijke lasten voor de inwoners van Hoevelaken en ook omdat het voorstel van de SHB&L is één van de varianten die bestudeerd wordt door RWS.

Stephan Lahaye vindt ook dat zo een aparte bespreking beter is dan diverse vraag en antwoord wisseling via email.

Wij hebben afgesproken dat de SHB&L hun vragen, commentaar en suggesties zal verzamelen en dat die worden met RWS besproken tijdens een apart overleg, die ongeveer om de 3 maanden zal plaatsvinden. Uiteraard zal SHB&L ook uitgenodigd worden naar de bewonersgroepen bijeenkomsten.

JR heeft gevraagd of een kopie van de presentaties die gegeven worden tijdens een bewonersoverleg kan uitgereikt worden tijdens de vergadering.

Commentaar op het verslag van de bewonersgroepen Hoevelaken van 09-03-2010

De commentaar van de SHB&L over de aansluiting Hoevelaken – A1 en de mogelijkheden om tunnels te boren is door RWS geaccepteerd.

Variante van SHB&L

Het voorstel van de SHB&L wordt wel degelijk serieus bestudeerd en meegenomen in de berekeningen. Het is ook een belangrijk deel van de opdracht van RWS aan Grontmij. S.L. geeft toe dat er weinig verschil is in de rijstrookindeling en knelpunten tussen de fly-over concept en het voorstel van de SHB&L. J.R. heeft nogmaals uitgelegd dat het belangrijkste aspect van de rijstrookindelingen is de invloed op de leefbaarheid voor de bewoners van Hoevelaken (en Holkerveen).

De afrit naar de Output weg in het voorstel van de SHB&L wordt nog niet meegenomen in de studies omdat het niet voorkomt in de plannen van Amersfoort als een gemeenteweg, omdat het niet voorkomt in de andere varianten (de vergelijkingen tussen de diverse varianten is dus makkelijker) en ook omdat het wordt een “ongelijk” afrit (zonder oprit). Een afrit naar de Outputweg is nog niet besproken met gemeente Amersfoort. De SHB&L zal de mogelijkheid voor een afrit naar de Outputweg wel bespreken met gemeente Amersfoort omdat het maakt het makkelijker voor vracht verkeer te rijden naar Wieken en Vinkenhoef, het zal de drukte op de afrit bij Hogeweg verlichten en het zal ook dienen als de afrit naar Hoevelaken ipv de opgeofferde afrit op de A1.

Volgens RWS er is wel rekening meegehouden met uitbreiding van het Knooppunt in de plannen voor de Energieweg.



Vervoerscijfers op de hoofdwegen

J.R. is verbaasd over de vervoersprognose voor 2020 van RWS voor het verkeer op de A28 ten noorden van het knooppunt. Zij heeft cijfers laten zien van 2 officiële rapporten van gemeente Amersfoort met prognoses voor 2020 in de spitsuren en totale werkdag verkeer die geven aan dat het verkeer op de A28 ten noorden van het knooppunt ongeveer 25% minder is dan het verkeer op de A28 ten zuiden van het knooppunt. Ook in het cijfer boek van RWS (tellingen van 2007) en Basisgegevens Droog Utrecht is er ongeveer 25% minder verkeer op de A28 ten noorden van het knooppunt dan op de A28 Zuid en de A1. E.V. heeft uitgelegd dat dit komt omdat de tellingen tijdens de spits zijn lager dan de prognos als het knooppunt geen knelpunt meer is omdat het verkeer kan gewoon doorstromen. (Als de file stilstaat tijdens de spits, is de werkelijke telling van gepasseerde auto's nul – de kraan is dicht of alleen gedeeltelijk open.)

De prognos voor 2020 wordt gemaakt volgens het Nieuw Regionaal Model (NRM) voor de Randstad en wordt bepaald door het aantal arbeidsplaatsen, hoeveel mensen die reizen, waar ze naar toe gaan, welke vervoer middel ze gebruiken en welke route. Deze gegevens geven het verkeersbeeld. Hoe beter het verkeer doorstroomt, hoe meer mensen zullen rijden en gebruik maken van de snelwegen.

Na aanleiding van de prognos voor 2020 wordt ook een doorkijk genomen in het uiteindelijk model naar 2030 en ook de reserve capaciteit wordt berekend.

J.R. herhaald dat de belangrijkste aspecten voor de SHB&L zijn het milieu aspecten en hoe meer verkeer rijdt over de snelwegen hoe meer maatregelen RWS moet nemen om het geluid en luchtverontreiniging acceptabel te maken. S.L. zegt dat RWS mag alleen werken met de wettelijke gestelde normen en dat bovenwettelijke maatregelen zowel om financiële als juridische redenen niet mogelijk zijn. J.R. heeft de tekortkomingen van de wet geluidhinder geciteerd en refereert aan de twee brieven van de Ministers waarin staat dat de milieuaspecten zullen “worden teruggebracht tot onder de verschillende wettelijke normen.”

J.R. heeft ook RWS het vastgesteld bestemmings plan A28 aansluiting Vathorst – Corlaer 2006 Docsnr 1852498 dd december 2005 laten zien waarin staat: “Het geluidscherm (op 4.55m uit de kant asfalt met verbreding volgens ROA) heeft een “*tijdelijke*” karakter omdat op termijn (2025) een verbreding van de A28 wordt verwacht. Opdrachtgever van het *tijdelijke* scherm is Ontwikkelingsbedrijf Vathorst.”

Dynamisch verkeersmodel onderliggend weggennet

E.V. heeft uitgelegd dat in de tekeningen van het onderliggende weggennet dat opgestuurd zijn aan Jan Lobeek, de Corlaer afslag en sluij verkeer door Vathorst is niet opgenomen omdat het is de tekening voor het statisch model gebaseerd op 2006, vóór dat de Corlaer afslag bestond. De sluijproute door Achterveld is niet opgenomen omdat het niet relevant wordt geacht (te weinig verkeer). Als de gegevens van het model voor 2006 kloppen met de werkelijkheid, zowel voor het statisch model als het dynamisch model, dan zal gekeken worden naar 2020 waarin afslag Corlaer, de mogelijke sluijroutes via de Nijkerkerstraat en Vathorst en het extra vrachtverkeer van Wieken en Vinkenhoef meegenomen zullen worden. In een later stadium zal mogelijk ook de extra afrit naar de Outputweg bekeken worden. Het effect van de plaatsing van de afrit van de A1 naar Hoevelaken ten oost of ten west van Hoevelaken of het verkeer op de Koninginneweg wordt ook meegenomen in het model.



Stichting
Hoevelaken
Bereikbaar & Leefbaar

Het effect van de bouwwerkzaamheden wordt mogelijk ook bestudeerd in het dynamisch model in een later stadium.

Op dit moment is Grontmij bezig met het bouwen van het dynamische netwerk model en dat te kalibreren met de werkelijke gegevens van 2006. Naar verwachtingen zal dat eind mei klaar zijn.

Volgende bewonersbijeenkomst is gepland voor eind mei of begin juni.

Conclusie

J.R. bedankt S.L. en E.V. voor de veel informatie en voor hun tijd. Beide partijen vond de bespreking nuttig.