



verslag

Rijkswaterstaat Utrecht

Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 24094
3502 MB Utrecht
T +31(0)88 797 3111
F +31(0)88 797 1899

Contactpersoon

-

T 088-7982534
petra.van.konijnenburg@rws.
nl

Datum

1 maart 2011

Nummer

1268367

Bijlage(n)

-

Verslag van	Inhoudelijk overleg SHB&L & RWS
Datum bespreking	28 februari 2011
Deelnemers	Mw Joyce Ramsbotham Dhr Rob Wesselingh Dhr Jan Lobeek Dhr Robert Hollewand Dhr Joost klein Gebbink Dhr Stephan Lahaye Mw Petra van Konijnenburg

Afschrift aan

Doel

Het doel van het overleg is met elkaar overeenstemming te krijgen over het door RWS gemaakte rijstrokenschema van het ontwerp van de Stichting voor knooppunt Hoevelaken. De vraag van RWS is of zij het ontwerp van de Stichting goed interpreteert. Als dit het geval is, kan RWS het ontwerp van de Stichting verder gaan uitwerken en gaan vergelijken met het referentieontwerp voor de aspecten geluid, lucht, verkeer en kosten.

Basis principes

De basis principes die achter het ontwerp van de Stichting zitten zijn:

- Geen extra geluidsoverlast, geen verslechtering van de bereikbaarheid en geen extra luchtvervuiling door de reconstructie van het knooppunt.
- Zo min mogelijk ruimte beslag creëren.

Deze basis principes zijn door de Stichting als volgt uitgewerkt:

- De boog van Apeldoorn naar Utrecht ten zuidoosten van het knooppunt situeren (voorlangs) en voor de afrit Hoevelaken laten afsplitsen van de A1 om zo de geluidsbelasting van Hoevelaken te beperken. De parallelbaan op een aardewal plaatsen, met een geluidscherm om Hoevelaken te beschermen.
- Aansluiting Hoevelaken handhaven ivm de bereikbaarheid. Van Hoevelaken naar Utrecht en vice versa gaat via de Energieweg en aansluiting Hogeweg op de A28. Aansluiting Hoevelaken op de A1 is vanuit 3 richtingen bereikbaar (Amsterdam, Zwolle en Apeldoorn). De Stichting heeft de aansluiting Hoevelaken aan de Zuidzijde zo ver mogelijk naar het Oosten geprojecteerd om een zo lang mogelijk weefvak te creëren.

- Energieweg verbreden naar 2x2 en verbinden met de Outputweg zodat er ruimte ontstaat voor verbreding aan de westkant van de A28 (zuid).
- Boog Amsterdam-Zwolle als dive-under uitvoeren om zo de geluidsbelasting van Hoevelaken te beperken. De Stichting vraagt zich af hoe groot de verkeersstroom van Amsterdam naar Zwolle is en of hier echt een fly-over / dive-under voor nodig is.

Rijkswaterstaat Utrecht

Datum
1 maart 2011

Nummer
1268367

De Stichting heeft ook een faseringsvariant ontwikkeld in verband met het beperkte beschikbare budget. Deze faseringsvariant heeft de Stichting gebaseerd op haar eigen inschatting van de verschillende verkeersstromen. Verkeerskundige cijfers zouden dit moeten onderbouwen. De basis principes van deze faseringsvariant zijn:

- Het aanleggen van de dive-under (van Amsterdam naar Zwolle) vindt in fase 2 plaats;
- Oprit vanuit Hoevelaken naar de A28 vindt in fase 2 plaats.
- De huidige verbindingsweg van de A1 (Apeldoorn) naar de A28 Noord wordt gehandhaafd. Verkeer vanuit Hoevelaken naar de A28 (Zwolle) kan dus in deze opzet van de A1 toerit gebruik blijven maken.

De Stichting geeft aan behoefte te hebben aan de verkeersintensiteiten per boog, lus en de snelwegen aan de 4 zijden van het knooppunt in 2020 en dan zowel voor de ochtendspits als de avondspits en zowel met als zonder de toe- en afritten A1 - Hoevelaken. Stephan gaat na welke openbare gegevens voor de Stichting beschikbaar zijn.

Daarnaast vraagt de Stichting of zij ook inzicht kunnen krijgen in de kosten zoals RWS die onlangs aan de gemeenten heeft gegeven. Stephan geeft aan dat daar eerst bestuurlijk akkoord voor gegeven moet worden. De Stichting vraagt zich af of de Provincie niet ook kan meefinancieren.

De Stichting is bezorgd dat als er twee fly-overs zullen komen (Apeldoorn naar Utrecht en Amsterdam naar Zwolle) er met westen wind een "trompet - tunnel" effect van geluid zal worden gecreëerd tussen de twee fly-overs. De Stichting vreest dat dit effect niet in de geluidsberekening uit zullen komen. Bovendien stelt de Stichting dat als er in de toekomst een 3rd fly-over gebouwd zal worden (Utrecht naar Amsterdam en de enige mogelijkheid is volgens de Stichting om deze fly-over over de bestaande fly-overs te bouwen) het geluidseffect nu al in de berekeningen meegenomen zou moeten worden. RWS geeft aan dat wanneer er een derde fly-over moet komen er een nieuwe planprocedure start, specifiek voor deze fly-over.

Rijstrokerschema

Het rijstrokerschema zoals RWS die heeft getekend komt overeen met het ontwerp van de referentie. Met andere woorden RWS heeft het ontwerp goed geïnterpreteerd en kan dit nu verder gaan uitwerken tot een werkend verkeerskundig ontwerp.

De Stichting kan geen specifiek oordeel geven over het aantal rijstroken omdat zij niet de beschikking hebben over de volledig verkeerscijfers.

De RWS ontwerpers geven aan dat er een verkeerskundig knelpunt zit op de A28 zuid bij de aansluiting Hogeweg. Om alle aansluitingen vanuit alle richtingen bereikbaar te houden zal er ontvlochten moeten worden. De Stichting gaat hiermee akkoord. Hun ontwerp gaat niet verder dan de aansluiting met de Hogeweg. Dit knelpunt is ook aanwezig in de referentieontwerp van de RWS.

Rijkswaterstaat Utrecht

Datum
1 maart 2011

Nummer
1268367

De ontwerpers geven verder aan dat de aansluiting Hoevelaken aan de zuidzijde van de A1 mogelijk een verkeerskundig en ontwerptechnisch probleem geeft omdat de aansluiting te kort op het knooppunt zit. Het verkeer vanuit Amsterdam naar de afrit Hoevelaken kruist het verkeer vanuit Utrecht naar Apeldoorn. De beschikbare ruimte voor deze weefbeweging is beperkt. De aansluiting kan maar beperkt naar het Oosten worden geschoven i.v.m. de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn en de benodigde boogstraal voor de afrit. De Stichting is van mening dat de boogstraal van de huidige afrit kan worden aangehouden omdat er minder hoogteverschil dient te worden overbrugd in de nieuwe locatie.

De ontwerpers presenteren een mogelijk alternatief, waarbij deze verkeersstromen elkaar ongelijkvloers kruisen. De Stichting kan zich hierin vinden indien de door de Stichting voorgestelde oplossing verkeerstechnisch niet uitvoerbaar of acceptabel is. Note van de Stichting na de vergadering: Een andere simpeler en goedkoper oplossing voor de afrit vanuit Amsterdam is via de boog naar Utrecht en dan met een kleine aftakking naar de Outputweg, onder de A28 naar de Energieweg en zo naar Wieken/Vinkenhoef en Hoevelaken te rijden! Verkeer vanuit Zwolle naar Hoevelaken moet de Aansluiting Amersfoort Vathorst of Aansluiting 8 Amersfoort (Hogeweg) nemen.

De Stichting geeft aan dat voor hen de aansluiting van Hoevelaken op de A28 naar Zwolle minder belangrijk is dan de andere aspecten van hun ontwerp. Vanuit Hoevelaken kan de A28 naar Zwolle in redelijkheid ook via de Hanzetunnel/A28 Amersfoort Vathorst aansluiting worden bereikt

Afspraken

- Stephan gaat na welke openbare verkeersgegevens voor de Stichting beschikbaar zijn.
- De Stichting kan zich vinden in de vertaling van hun ontwerp naar het rijstrokenschema. RWS gaat dit schema uitwerken in een verkeerskundig ontwerp en vervolgens vergelijken met het referentieontwerp voor de aspecten geluid, lucht, verkeer en kosten. Eind maart/begin april worden de resultaten hiervan besproken. De Stichting heeft aangegeven een voorkeur voor begin april te hebben.