



## VERSLAG

Aan : Deelnemers bijeenkomst bewonersgroepen Hoevelaken  
Van : Programmabureau VERDER  
Onderwerp : Verslag bijeenkomst bewonersgroepen Hoevelaken van 09-03-2010  
Datum : maart 2010

---

### Aanwezigen

#### *Organisatie*

Mascha Lichtendahl – projectmanager Hoevelaken  
Stephan Lahaye – omgevingsmanager planstudies Driehoek en planstudie Ring Utrecht  
Jasper Groesz – omgevingsmanager planstudies Driehoek  
Harry Tieman – manager techniek knooppunt Hoevelaken  
Erik Versteegt – verkeerskundig onderzoeker Grontmij  
Yvette van Hout – communicatieadviseur VERDER

#### *Deelnemers*

Herman van de Bolt – Belangenvereniging Daam Fockemalaan eo (BDFEO)  
Martin Schuit – Vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen  
Mariette de Hartog – Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA)  
Rob Wesselingh – Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar  
Joyce Ramsbotham – Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar  
Dhr Ramshotham – Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar  
Patrick Greeven – Stichting Milieuzorg Zeist e.o.  
Fred Polhout – Stichting A28 Duurzaam

### Agenda

1. Opening en voorstelronde
2. Presentatie voorlopige uitkomsten verkeerskundig onderzoek Grontmij door Erik Versteegt
3. Presentatie technische aspecten door Harry Tieman
4. Conclusie en vervolgspraken

#### **1. Opening en voorstelronde**

Mascha Lichtendahl verwelkomt iedereen. De planstudie knooppunt Hoevelaken bevindt zich op dit moment in de fase na publicatie van de eerste fase MER: MER fase 2a. Tijdens deze avond krijgen de aanwezigen alvast een doorkijkje naar de eerste uitkomsten van de tweede fase. We presenteren de uitkomsten van acht weken studie. Maar er is nog veel uit te werken. Er zijn nog geen keuzes gemaakt.

In de voorstelronde stelt iedereen zich voor en vertelt op welk wijze hij/zij betrokken is bij de planstudie knooppunt Hoevelaken. Afsproken is dat alle aanwezigen de contactgegevens controleren en zo nodig aanvullen op de adressenlijst. Dit is gebeurd.



## 2. Presentatie voorlopige uitkomsten verkeerskundig onderzoek Grontmij

De presentatie van Erik Versteegt geeft een doorkijkje naar de uitkomsten van de eerste verkeerskundige uitkomsten van de MER fase 2a.

### Doorrekenen varianten Verbreden

Tijdens het verkeerskundig onderzoek zijn 5 varianten van Verbreden doorgerekend; van minimale verbreding tot maximale verbreding. Daarnaast zijn de varianten van SHB&L en SGLA geanalyseerd.

Uitgangspunt bij het doorrekenen is de verkeerssituatie in 2020. Daarbij is breder gekeken dan alleen het knooppunt Hoevelaken door rekening te houden met het hele verkeersnetwerk.

De modellen geven inzicht in wat verkeerskundig nodig is om het verkeer op een acceptabele manier te laten doorstromen. Meer capaciteit trekt meer verkeer aan, maar dat is niet oneindig. Daarom is gekeken wanneer de latente situatie is opgelost.

### Variant Sorteren/Aansluiting

- A. Aansluiting Hoevelaken: deze aansluiting is verkeerskundig nuttig, vooral voor verkeer dat in westelijke richting rijdt. In de vervolgfase wordt gekeken naar de gewenste locatie van de aansluiting.

Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar geeft aan dat zij een aansluiting ten oosten van Hoevelaken zoals getoond onacceptabel vinden, omdat dit aldus hen zal zorgen voor een verkeerstoename van vermoedelijk vooral vrachtverkeer door en langs de Hoevelakense woonwijken.

- B. Hoofd- en parallelrijbaan A28 + A1: verschillende varianten van hoofd- en parallelbanen worden onderzocht. Nadeel van hoofd- en parallelbanen is het feit dat je in praktijk vaak overcapaciteit moet aanleggen (met het benodigde ruimtebeslag).

### Vervolg Verkeer

In de komende periode worden nadere analyses gedaan met een dynamisch verkeersmodel.

## 3. Presentatie technische tekeningen door Harry Tieman

### Impact in de breedte: ruimtebeslag

In eerste instantie wordt altijd vanuit 'duurzaam veilig' ontworpen. In dat geval krijg je het maximale ruimtebeslag van de weg. Daarna ga je het model afpellen.

### Verdiepte ligging A28 Zuid

Rijkswaterstaat doet een aantal 'vingeroefeningen' om gevoel te krijgen van de mogelijkheden van een verdiepte ligging van de A28 Zuid. Er zijn verschillende varianten in beeld. Daarbij wordt ook gekeken of en hoe diverse varianten kunnen worden gecombineerd.

Bij knooppunt Hoevelaken speelt daarnaast:

- Dat de gedachten om uit te breiden binnen de huidige Rijksgrenzen niet mogelijk is.
- Dat OV geen factor is tot de oplossing, maar wel een fysieke randvoorwaarde: het spoor langs de A1 blijft liggen.
- Dat een tunnel in dit gebied, vanwege waterhuishoudkundige redenen, niet mogelijk is: een mogelijk geboorde tunnel moet een diameter van ongeveer 15m hebben en moet minimaal 15m onder het maaiveld worden gegraven. De bodemdiepte komt dan op ongeveer 30 meter te liggen. Dat is om waterhuishoudkundige redenen moeilijk te realiseren. (Andere tunnelvormen zijn niet besproken)

De Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar heeft aangegeven dat in hun voorstel de wegen min of meer op maaiveld niveau zijn en niet met een diepte ligging.



#### Belangrijke randvoorwaarden:

1. We hebben niets aan aanpassingen die verkeerskundig niets opleveren.
2. We moeten het kunnen bouwen (technisch).
3. De oplossing moet zo min mogelijk milieuschade met zich meebrengen:
  - ruimtebeslag
  - tegengaan negatieve effecten: geluid (altijd voldoen aan wettelijke geluidsafspraken), luchtkwaliteit en barrièrewerking voor mens en dier.
4. De variant moet betaalbaar zijn (kosten).

De oplossing is de beste mix van die vier randvoorwaarden. Deze keuze is uiteindelijk aan de bestuurders. Er kunnen dus ook best ergens knelpunten overblijven.

#### Luchtkwaliteit

De berekeningen worden volgens A28 Duurzaam alleen op straatlantaarnniveau uitgevoerd. Of er ook hoger gemeten wordt is niet bekend. Hier komt Rijkswaterstaat nog op terug.

#### A30

In 2006 hebben de partijen uit VERDER/Rijkswaterstaat een netwerkanalyse gedaan. Daarin zijn verkeersstromen landelijk bekeken. Het verbreden ofwel in noordelijke of zuidelijke richting doortrekken van de A30 bleek te weinig oplossende vermogen te bieden voor de regio Midden-Nederland.

#### **4. Conclusie en vervolgspraken**

- Wat blijkt is dat er nog enorm veel keuzemogelijkheden zijn: alles bij elkaar zijn er meer dan 200 uitvoeringsvarianten te bedenken op de voorkeursrichting!
- Van het statische verkeersmodel dat gepresenteerd is door Grontmij wordt nu een dynamisch verkeersmodel gemaakt. Ook wordt het ontwerp verder uitgewerkt.
- Eind mei/begin juni organiseert VERDER een nieuwe bijeenkomst voor de bewonersgroepen van Hoevelaken. Tijdens die bijeenkomst komen de uitkomsten van de analyses met het dynamische verkeersmodel en de stand van zaken van ontwerp en inpassing aan bod.
- Rijkswaterstaat werkt nu aan het verder trechteren van de varianten. Naar verwachting zal het bestuur in het najaar 2010 een voorkeursvariant kiezen. Daarna kan worden gestart met het uitwerken van de voorkeursvariant naar een (Ontwerp)Tracébesluit.
- Volgens planning is er in 2012/2013 een onherroepelijk Tracébesluit. Na voorbereiding van de uitvoering kan in 2016 worden begonnen met uitvoering van de werkzaamheden aan het knooppunt. Het aangepaste knooppunt is dan in 2010 gereed.

