

## VERSLAG

Aan : Deelnemers bijeenkomst bewonersgroepen Hoevelaken  
Van : Programmabureau VERDER  
Onderwerp : Verslag bijeenkomst bewonersgroepen Hoevelaken van 12-10-2010  
Datum : 17 november 2010

---

### Aanwezigen

#### Deelnemers

G. Halmos	Stichting A28 Duurzaam
Jacques Dielen	Stichting Dorrestein
Evert Schaapman	Stichting Dorrestein
Riekje Hoffman	Vrienden van het waterwingebied
	Platform Rustenburg
	Participatiegroep Hogeweg
Patrick Greeven	Stichting Milieuzorg Zeist e.o.
Johan Riemersma	Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA)
Mariette den Hartog	Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA)
Joyce Ramsbotham	Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar (SHBL)
Jan Lobeek	Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar (SHBL)
Petra Jager-Wiening	Werkgroep Beekdal Leisden (WBL)
Inge Sonnenschein	Werkgroep Beekdal Leisden (WBL)
Ineke van Roomen	Aanwonenden A28
Henk van Roomen	Aanwonenden A28
Martin Schuit	Vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen
Pascal Mulder	Bewoners Soest
Izaak Boone	Gemeente Leusden
Carola Prins	Gemeente Nijkerk
Peter Richters	Gemeente Amersfoort

#### Organisatie

Ronald Schoofs – projectmanager Hoevelaken  
Stephan Lahaye – omgevingsmanager planstudies Driehoek en planstudie Ring Utrecht  
Jasper Groesz – omgevingsmanager planstudie Knooppunt Hoevelaken  
Harry Tieman – manager techniek knooppunt Hoevelaken

#### **Agenda**

1. Opening en voorstelronde
2. Presentatie stand van zaken planstudieproces (door Stephan Lahaye)

#### *Pauze*

3. Inzoomen ontwerpogaven A28-Zuid en aansluiting Hoevelaken (door Harry Tieman)
4. Conclusie en vervolgspraken



## 1. Opening en voorstelronde

Ronald Schoofs heet iedereen van harte welkom. Hij stelt zich voor als de nieuwe projectmanager voor de planstudie knooppunt Hoevelaken en volgt daarmee Mascha Lichtendahl op.

De planstudie knooppunt Hoevelaken bevindt zich op dit moment in de fase waarin het voorkeursalternatief (VKA) "Verbreden" wordt uitgewerkt richting een voorkeursvariant (VKV). Tijdens deze avond krijgen de aanwezigen een actueel beeld van de resultaten zoals die op dit moment liggen en de keuzes die in het vervolproces nog gemaakt moeten worden.

In de voorstelronde stelt iedereen zich voor en vertelt op welk wijze hij/zij betrokken is bij de planstudie knooppunt Hoevelaken. Er zijn een aantal bekenden van de vorige bewonersavond(en) maar er zijn ook een aantal nieuwe gezichten. Er gaat daarom een presentielijst rond om een goed en actueel overzicht te krijgen van de aanwezigen, vanuit welke bewonersgroep zij aanwezig zijn en de juiste contactgegevens. Er wordt een verslag gemaakt van de bijeenkomst.

## 2. Presentatie stand van zaken (door Stephan Lahaye)

De presentatie van Stephan geeft een beeld van de stand van zaken in de planstudie. De presentatie is bijgevoegd in bijlage 1.

Op dit moment wordt er nog veel onderzoek gedaan om de informatie op tafel te krijgen om de besluitvorming van voorkeursalternatief naar voorkeursvariant mogelijk te maken. Besloten is er bestuurlijk op dit moment nog niets maar een aantal zaken worden wel helder.

Zo is bijvoorbeeld in de basis zicht op het aantal rijstroken dat nodig is om tot een acceptabele doorstroming te komen, zowel in het knooppunt zelf als op de toeleidende wegen A28 en A1.

De belangrijkste keuzes die nog moeten worden gemaakt hebben betrekking op:

### **Knooppunt Hoevelaken tot aansluiting A28-Hogeweg**

Het vraagstuk betreft met name hoe te komen tot een veilig ontwerp dat voldoet aan de ontwerprichtlijnen en daarnaast zorgt voor een goede doorstroming. Tussen het knooppunt en de aansluiting Hogeweg is weinig lengte beschikbaar. Het is een complexe opgave om de aansluiting A28-Hogeweg vanuit alle richtingen bereikbaar te maken volgens een veilig ontwerp.

### **Knooppunt Hoevelaken**

Hoe moeten de fly-overs dan wel dive-unders worden vormgegeven en waar moeten deze komen. Er zijn feitelijk 2 mogelijkheden, te weten: over het knooppunt zelf of voor het knooppunt langs. Deze laatste optie is ook onderdeel van het door de stichting Hoevelaken leefbaar en bereikbaar ingediende voorstel. Dit punt hangt ook weer nauw samen met het vorige punt.

### **A28-zuid**

De wijze van de verbreding op de A28-zuid ligt nog open. Er zijn nog diverse mogelijkheden: zo kan de A28 symmetrisch of asymmetrisch verbreed (in oostelijk of westelijk richting of een combinatie hiervan). Bovendien wordt nog gestudeerd op de mogelijkheden de hoogteliging (gedeeltelijk) aan te passen naar een verdiepte- of een verhoogde ligging. (zie ook punt 3)

*Er worden met betrekking tot dit stuk van de A28 door onder andere dhrn. Dielen en Schaapman een aantal vragen gesteld over de relatie met de het Spoedaanpakproject A28 Utrecht-Amersfoort en het groot onderhoud op de A28. In hoeverre is de spoedaanpak richtingevend voor de resultaten van de planstudie Hoevelaken. En hoe kan het dat er in het kader van de spoedaanpak nog geen besluit ter visie ligt (OWAB) maar dat er al wel sloop- (bestaande kunstwerken) en bouwvergunningen (nieuwe kunstwerken) zijn aangevraagd.*

*Door de heer Greeven wordt vanuit hetzelfde perspectief (nog geen besluit) gevraagd of er geen aantasting is van de heidevegetatie aan de rand van de A28 in het kader van het Groot Onderhoud en hoe zich dat verhoudt.*

*In bijlage 2 wordt nader ingegaan op het spoedaanpak project A28 en Groot Onderhoud.*



### **Aansluiting Hoevelaken**

Er wordt nog gekeken naar de (on)mogelijkheden van de diverse varianten. Op tafel liggen 4 varianten:

- geen aansluiting;
- westelijke aansluiting - half of driekwart;
- westelijke aansluiting - geheel;
- oostelijk aansluiting – geheel.

(zie ook punt 3)

*De optie “geen aansluiting” is conform het convenant Vathorst. Dhr. Lobeek geeft specifiek aan dat in de ogen van de stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar dit convenant niet langer als uitgangspunt kan worden gehanteerd.*

### **Aansluiting Bunschoten**

Het vraagstuk betreft de vormgeving van de aansluiting. Hoe moet deze in de toekomst er komen te zien? Vanuit de planstudie A27/A1 wordt de A1 westelijk van de aansluiting verbreed tot 4 rijstroken. Dit wordt rond de aansluiting Bunschoten tijdelijk afgebouwd om aan te sluiten op de dan nog aanwezige 2 rijstroken op de A1 bij Amersfoort. Met een verbreding van de A1 bij Amersfoort in het kader van de planstudie knooppunt Hoevelaken zal de aansluiting Bunschoten moeten worden aangepast omdat de bogen veel te krap worden.

### **Relatie A30**

Indien wordt besloten de A1 in oostelijke richting te verbreden naar 4 rijstroken moet deze op een goede wijze worden afgebouwd op de 2 rijstroken die de A1 heeft in het verlengde oostelijk van de aansluiting met de A30.

### **Verzorgingsplaatsen**

In het kader van het project Knooppunt Hoevelaken wordt, in samenwerking met o.m. vervoerders/verladers en betrokken gemeenten, gekeken naar de consequenties van de wegverbredingen voor de bestaande verzorgingsplaatsen (tankstations en parkeerplaatsen). Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van capaciteitsuitbreiding van de verzorgingsplaatsen.

## **3. Presentatie technische tekeningen (door Harry Tieman)**

De gepresenteerde tekeningen zijn een “moment opname” die mogelijk bij de verdere uitwerking van het ontwerp nog veel kunnen veranderen.

### Ligging A28 Zuid

Harry Tieman presenteert een ontwerp dat uitgaat van een asymmetrische verbreding waarin de A28 gedeeltelijk in westelijke richting wordt verbreed en gedeeltelijk in oostelijke richting. Hoewel hier nog niet formeel toe besloten is lijkt dit een denkrichting om verder uit te werken.

Daarnaast wordt door RWS de mogelijkheden van een verdiepte ligging van de A28 Zuid bekeken. Dit proces is nog niet afgerond maar het lijkt zeer moeilijk om binnen de huidige randvoorwaarden (bv. het handhaven van alle aansluitingen) te komen tot een veilig en goed ontwerp voor een verdiepte ligging van de A28 Zuid. Er zal ook nog worden gekeken naar de mogelijkheden om de A28 omhoog te brengen om daarmee door middel van onderdoorgangen de barrierewerking te verminderen.

Tenslotte zullen voor deze varianten de kosten nog goed in beeld moeten worden gebracht.

Er zijn veel vragen gesteld hoe in de uiteindelijke eindsituatie, ongeacht of de A28 Zuid verdiept, op maaiveld of verhoogd worden verbreed, de effecten ten aanzien van de leefbaarheid zullen zijn. De zorgen betreffen vooral de toekomstige geluidbelasting en luchtkwaliteit. Vanuit het project moet worden voldaan aan de Wet- en regelgeving op het gebied van bijvoorbeeld geluidhinder en luchtkwaliteit. Gedetailleerd onderzoek naar de toekomstige situatie en de noodzakelijke maatregelen om te voldoen aan wet- en regelgeving is onderdeel van fase 2b. Dit is de vervolgfase waarin de voorkeursvariant tot in detail wordt uitgewerkt en de effecten en maatregelen in beeld worden gebracht.



### Aansluiting Hoevelaken

Zoals gemeld zijn er in deze fase nog 4 varianten in studie:

1. geen aansluiting
2. westelijke aansluiting: half of driekwart;
3. westelijke aansluiting: geheel;
4. oostelijk aansluiting: geheel.

Van de variant 2 t/m 4 worden eerste schetsontwerpen getoond en besproken. Duidelijk is dat alle varianten grote voor- en nadelen hebben en verschillende effecten hebben op het gebied van ruimtebeslag, natuur en landschap, verkeerskundige effecten op de snelweg én met name ook het onderliggende wegennetwerk. Hoewel nog niet in detail bekend zullen er ook grote kostenverschillen tussen de varianten omdat voor de één veel meer nieuwe kunstwerken en grond nodig zijn (bijvoorbeeld westelijk geheel) dan voor de andere variant (bijvoorbeeld westelijk half).

In de komende periode worden varianten en de effecten verder uitgewerkt.

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

- Wat blijkt is dat er nog steeds veel keuzemogelijkheden zijn:
- Rijkswaterstaat werkt nu verder aan het uitwerken van de ontwerpen van de diverse varianten.
- Rijkswaterstaat werkt samen met de betreffende gemeenten en de provincie verder aan het in beeld brengen van de verschillende varianten en de mogelijke effecten.
- Op basis van de resultaten wordt verder getrechterd in de varianten. Naar verwachting zal het bestuur in het eerste of tweede kwartaal van 2011 een nader keuze maken voor de voorkeursvariant. Daarna kan worden gestart met het uitwerken van de voorkeursvariant naar een (Ontwerp)Tracébesluit en wordt het ontwerp tot in detail uitgewerkt als basis voor de effectstudies in het kader van de Milieueffectrapportage. Hierin wordt voor een scala aan aspecten tot in detail gekeken welke effecten de verbreding heeft en welke mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn.
- VERDER organiseert rondom de bestuurlijke besluitvorming een nieuwe bijeenkomst voor de bewonersgroepen van Hoevelaken. Tijdens die bijeenkomst komen wederom de stand van zaken van ontwerp en inpassing aan bod.
- Volgens planning is er in 2012 een Tracébesluit en in 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 waarschijnlijk in 2020 gereed.

**Bijlage 1**      Presentatie

**Bijlage 2**      Spoedaanpak A28 en Groot Onderhoud

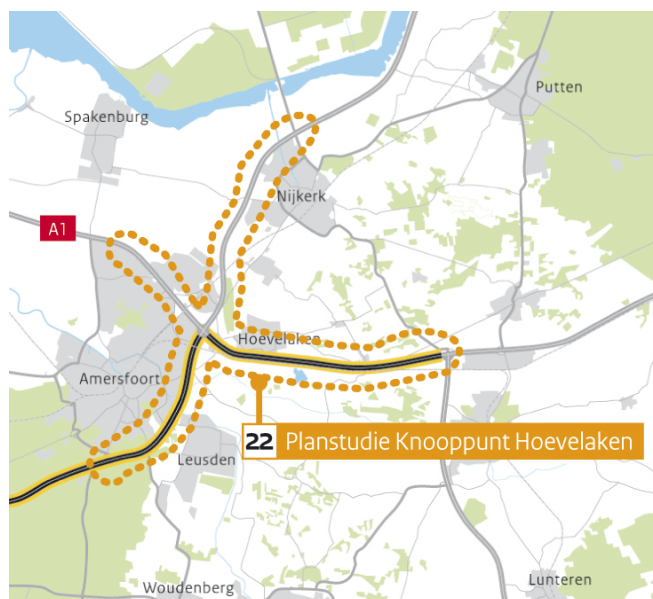


# verder

## Bewonersoverleg planstudie Knooppunt Hoevelaken

12 oktober 2010

### Knooppunt Hoevelaken

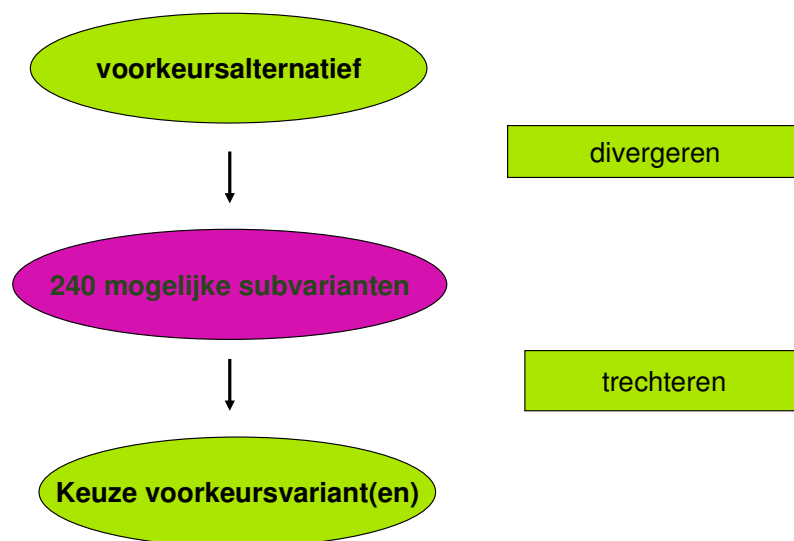


# Agenda

- Presentatie stand van zaken
- Bespreken specifieke aandachtspunten:  
aansluiting Hoevelaken, knooppunt en A28 Zuid
- Vervolgproces

 verder

## Doel fase 2A: trechters

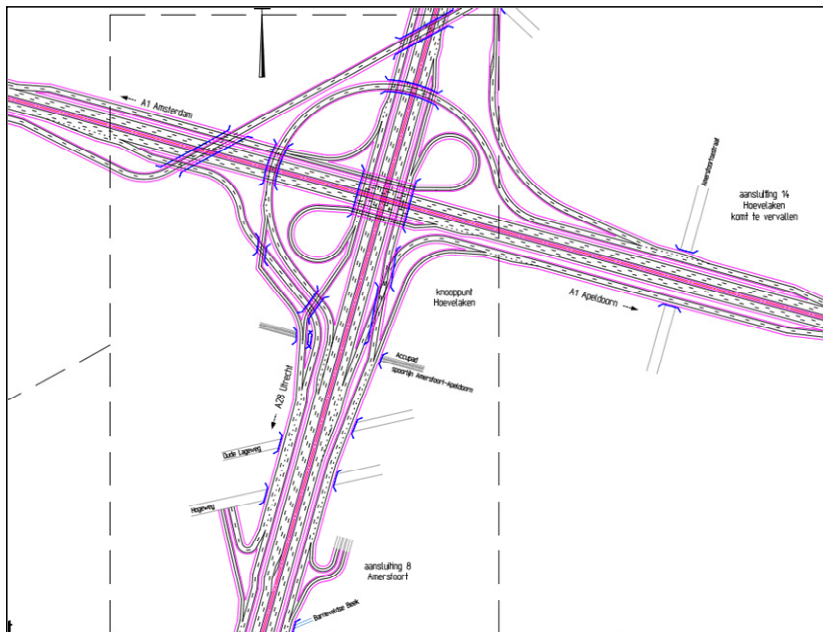


 verder





# Hoofd- en parallelbanen



verder

## Uitkomsten statisch model

### Hoofd en parallelbaansysteem

- Voldoet aan verkeerskundige norm
- Extra rijbaan nodig i.v.m. verdeling systeem (2-3-3-2)
- Parallelbaan overbelast (nodig: 3-3-3-3-)
- Betere doorstroming doorgaand verkeer, minder doorstroming regionaal verkeer
- Daardoor totaal meer voertuigverliesuren
- Meer kunstwerken/ruimtebeslag
- Robuuster bij calamiteiten
- Knooppunt Hoevelaken complex/bebording

### Regulier verbreden 2x4 met weefvakken

- Voldoet aan verkeerskundige norm
- Weefvakken tussen aansluitingen
- Opstopping op aansluitingen
- Totaal minder voertuigverliesuren
- Minder kunstwerken/ruimtebeslag
- Minder mogelijkheden omrijroutes
- Knelpunt Knooppunt Hoevelaken-Hogeweg

verder

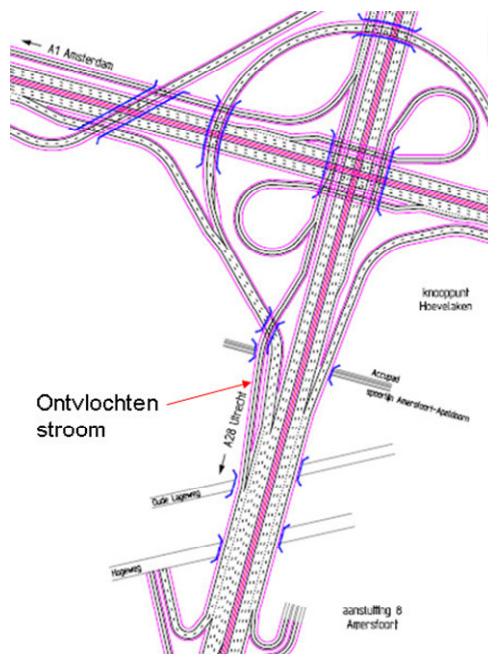


# Resultaten dynamisch model

- Bevestiging uitkomsten statisch model
- Mogelijke oplossing knelpunt knooppunt Hoevelaken-Hogeweg: ontvlechten

verder

## Ontvlechten Hoevelaken-Hogeweg



verder



# Aansluiting Hoevelaken

- Uitgangspunt Vathorst Convenant:  
geen aansluiting → dus niet in basisvariant
- Hele aansluiting ten westen van Hoevelaken
- Halve aansluiting ten westen van Hoevelaken
- Oostelijke aansluiting

*Bespreken aandachtspunten in deel 2 van deze bijeenkomst*

verder

## Aansluiting Hoevelaken (2)



verder



## Verbreiding en hoogteligging A28-Zuid

Verbreiden:

- symmetrisch
- asymmetrisch

Hoogteligging:

- huidige hoogte
- verhoogd
- verdiept

*Bespreken aandachtspunten in deel 2 van deze bijeenkomst*

 verder

## Vervolgproces

- nadere uitwerking varianten en aandachtspunten
- voorjaar 2011: keuze voorkeursvariant
- 2012: Ontwerp Tracébesluit
- 2013: Tracébesluit
- 2016-2020: Uitvoering

 verder



ik ga  verder.nl

---

 verder



## ***Bijlage 2 Spoedaanpakwegverbreding A28 Utrecht - Amersfoort***

### ***Planstudie A28***

Het verkeer op de A28 stroomt niet goed door. Bijna dagelijks staan er files, zowel richting Utrecht als Amersfoort. Dat is vervelend voor weggebruikers en omwonenden die te maken hebben met geluidsoverlast en sluijverkeer. Rijkswaterstaat neemt actie om de doorstroming op korte termijn te verbeteren door de aanleg van extra rijstroken en spits- en weefstroken. Daartoe stelt Rijkswaterstaat een Ontwerp-wegaanpassingsbesluit op.

De A28 Utrecht-Amersfoort maakt onderdeel uit van de Spoedaanpak Wegen. Hiermee pakt Rijkswaterstaat landelijk dertig hardnekkige knelpunten op de weg versneld aan om de doorstroming op korte termijn te verbeteren en de reistijd betrouwbaarder te maken. De doorstroming bij deze dertig knelpunten is betrekkelijk eenvoudig te verbeteren door de weg te verbreden of door de bestaande weg slimmer in te richten (benutting).

De A28 tussen Utrecht en Amersfoort richten we slimmer in door beide richtingen uit te breiden met extra rijstroken en spits- en weefstroken. Dat houdt in dat de A28 tussen Utrecht en Leusden-Zuid wordt verbreed van 2 naar 3 rijstroken. De spitsstrook bij Den Dolder wordt een reguliere rijstrook. Van Leusden-Zuid tot knooppunt Hoevelaken worden spits- en weefstroken aangelegd naast de bestaande twee rijstroken.

### ***Combinatie onderhoud en verbreding***

Door het intensieve gebruik van de A28 tussen knooppunt Rijnsweerd en Hoevelaken is de A28 aan onderhoud toe. De onderhoudswerkzaamheden hebben als doel de kwaliteit van de weg te verbeteren en daardoor de verkeersveiligheid zo optimaal mogelijk te houden. Met onderhoud kan niet gewacht worden tot de procedure rondom de Spoedaanpak is doorlopen. Om hinder voor verkeer en omwonenden te beperken worden de onderhoudswerkzaamheden gecombineerd met voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van extra rijstroken en spits- en weefstroken. De extra rijstroken en spits- en weefstroken kunnen pas worden opgesteld als de procedure voor het Wegaanpassingsbesluit is doorlopen.

### ***Korte termijn versus lange termijn***

De aanpassing op de A28 tussen Utrecht en Amersfoort biedt een oplossing om de doorstroming op korte termijn te verbeteren. Voor de doorstroming op de langere termijn (2020 en verder) werkt Rijkswaterstaat aan diverse planstudies die vanwege de omvang van de aanpassing meer tijd in beslag nemen. De planstudie Hoevelaken is daar één van. Deze studie overlapt een gedeelte van het traject A28 Utrecht-Amersfoort, namelijk tussen knooppunt Hoevelaken en Leusden-Zuid. Om de doorstroming ook in de toekomst op peil te houden is het noodzakelijk om de weg tussen knooppunt Hoevelaken en Leusden-Zuid verder te verbreden. De realisatie van knooppunt Hoevelaken wordt niet eerder verwacht dan vanaf 2016.

### ***Hoe kan het dat er al sloop/bouw/kapvergunningen zijn aangevraagd terwijl het OWAB nog niet gepubliceerd is?***

De sloop-, bouw- en kapvergunningen die zijn aangevraagd vallen binnen de huidige bestemmingsplannen van de gemeente Amersfoort. De bestemmingsplannen bieden voldoende planologische basis om deze vergunningen aan te vragen. De vergunningen liggen nu al ter inzage om op korte termijn te kunnen starten met noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden en voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van extra rijstroken en spits- en weefstroken. Aanvragen zijn gedaan voor de kunstwerken: Hogeweg, Lageweg, Arnhemseweg en Barneveldse Beek

Voor alle bomen die gekapt moeten worden om te starten met de onderhoudswerkzaamheden en voorbereidingen voor de verbreding is ook een melding in het kader van de Boswet gedaan bij het Ministerie van LNV. Dit betreft de kap van bomen in de gemeenten De Bilt, Leusden en Amersfoort. Gemeente Amersfoort heeft als aanvullende eis gesteld dat er voor bomen binnen de gemeente Amersfoort, in aanvulling op de melding Boswet, ook een kapvergunning wordt aangevraagd. Deze aanvraag is inmiddels ingediend en in behandeling bij de gemeente.



Deze kapvergunning betreft ook de kap van bomen ter hoogte van de flats bij Schuilenburg. De kapvergunning gaat hier uit van de benodigde kap voor de verbreding van de weg, maar de ruimte die nodig is voor de aanleg van een geluidscherm is hierin nog niet meegenomen. Mogelijk moet er daarom nog een kapvergunning aangevraagd worden om de bouw van een geluidscherm mogelijk te maken.

***Heeft het ontwerp van de kunstwerken, dat staat beschreven in de vergunningaanvragen, invloed op het lange termijn ontwerp van Knooppunt Hoewelaken?***

Op dit moment liggen er al een aantal aanvragen voor bouw- en sloopvergunningen ter inzage. Het gaat om vergunningen voor de kunstwerken Hogeweg, Lageweg, Barneveldsebeek en Arnhemseweg in Amersfoort. Deze vergunningen worden aangevraagd in het kader van groot onderhoud en de verbreding van de A28 Utrecht – Amersfoort, waarbij gestreefd wordt naar verbetering van de doorstroming op korte termijn.

Het ontwerp van de kunstwerken biedt ruimte aan 2x3 rijstroken, vluchtstroken en waar nodig weefstroken. In het ontwerp is niet geanticipeerd op de aanpassing van Knooppunt Hoewelaken, omdat voor deze planstudie nog geen voorkeursvariant is vastgesteld. De kunstwerken zullen waar nodig aangepast worden voor de realisatie van Knooppunt Hoewelaken. De aanpassing van de kunstwerken in het kader van de verbreding van de A28 hebben dus geen invloed op de keuze voor een voorkeursvariant voor de lange termijn planstudie.

***Mogen groot onderhoud werkzaamheden (verbreding/verlegging?) wel starten als de benodigde flora/fauna ontheffingen er niet zijn?***

Uit onderzoeken die in het kader van het (O)WAB worden uitgevoerd, blijkt dat er beschermde flora en fauna in het projectgebied voorkomen. Om de werkzaamheden uit te voeren wordt een ecologisch werkprotocol opgesteld. Deze werkwijze leidt ertoe dat geen soorten in de zin van de flora en faunawet worden aangetast. De effecten van het gebruik van de weg worden ook volledig gemitigeerd (verzacht). Ook hiervoor wordt een plan opgesteld. Daarom is er geen ontheffing flora&fauna nodig.

