



Collegevoorstel

Onderwerp:

voorstel betreffende zienswijze Ontwerptracébesluit A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Gevraagde beslissing:

1. Versturen van bijgevoegde zienswijze Ontwerptracébesluit A28/A1 Knooppunt Hoevelaken.

Raad

- ☒ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:
☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Datum: 7 november 2018 Steller: P.B. Hekman

Afd: Team Verkeer en Water

Aantal bijlagen 2

Afd.hoofd:  Portefeuillehouder Wethouder Van Daalen

Openbaarheid

Besluit (voorblad) openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispunt :
Groentje openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispunt :
Bijlagen openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, vermelden op bijlage

	Akkoord	Bespreken	Aantekeningen
Secretaris			
Burgemeester			
Wethouder A. de Kruijf			
Wethouder P.J.T. van Daalen			
Wethouder A.H. van de Burgwal			
Wethouder D. J. Dorrestijn-Taal			

Beslissing burgemeester en wethouders :

12 NOV. 2018

Nummer op besluitenlijst:

46103

Conform advies.

1. Inleiding

De minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw C. Van Nieuwenhuizen, heeft op 21 september het Ontwerptracébesluit (OTB), het Milieueffectrapport (MER) en het Ontwerpsaneringsbesluit (OSB) A28/A1 Knooppunt Hoevelaken vastgesteld. Het plan houdt in dat Knooppunt Hoevelaken zelf helemaal op de schop gaat en dat de aansluitende delen van de A1 en A28 worden verbreed. Binnen de gemeentegrenzen van Barneveld wordt de A1 verbreed naar 2x4 rijstroken. Vóór de aansluiting met de A30 wordt het aantal rijstroken op de zuidbaan eerst teruggebracht van 4 naar 3 en vervolgens van 3 naar 2 rijstroken. De verbreding brengt onder andere met zich mee dat er meer geluidsschermen langs de A1 worden geplaatst, dat rustplaats Uilengoor en verzorgingsplaats De Middelaar komen te vervallen en dat tussen Terschuur en Hoevelaken een nieuwe verzorgingsplaats Nieuwe Middelaar wordt gerealiseerd.

Vanaf 4 oktober 2018 liggen de ontwerpbesluiten en het milieueffectrapport gedurende 6 weken ter inzage. Tot en met woensdag 14 november kan een zienswijze tegen het plan worden ingediend.

2. Beoogd effect

Het beoogde effect van het indienen van een zienswijze is aandacht en medewerking vanuit project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken om het knelpunt bij de aansluiting A30 op te lossen en om voor de bewoners nabij de A1 een aanvaardbare eindsituatie te realiseren.

3. Argumenten

1.1 Geen aanleiding voor het indienen van een kritische zienswijze

Wij vinden dat er geen aanleiding is voor het indienen van een kritische zienswijze. Wij vinden de aanpak van Knooppunt Hoevelaken hard nodig. Wij stellen u dan ook voor een zienswijze in te dienen waarin wij onze waardering uitspreken voor het gepresenteerde OTB en waarin wij ons vertrouwen uitspreken op de nadere uitwerking van de plannen en met belangstelling uitkijken naar het uiteindelijke resultaat. Tegelijkertijd maken wij van de gelegenheid gebruik om enkele zorgen en wensen (nog eens) voor het voetlicht te brengen.

4. Kanttekeningen

5. Financiën

6. Uitvoering

Planning:

Communicatie:

Evaluatie/controle

7. Bijlagen

1. Publieksvriendelijke Samenvatting september 2018 Ontwerptracébesluit, milieueffectrapport en ontwerpsaneringsbesluit A28/A1 Knooppunt Hoevelaken.*
2. Concept Zienswijze Ontwerptracé-besluit A28/A1 Knooppunt Hoevelaken.

* Er zijn 15 ordners met officiële documenten waarop een zienswijze kan worden ingediend. Omdat de stukken ook zijn te vinden op de projectwebsite <http://knooppunt-hoevelaken.nl/> hebben wij er voor gekozen om alleen de publieksvriendelijke samenvatting als bijlage toe te voegen.



gemeente
Barneveld

Raadhuisplein 2
Postbus 63
3770 AB Barneveld

Telefoon 14 0342
Fax (0342) 495 376
E-mail info@barneveld.nl
Internet www.barneveld.nl

Directie Participatie
Zienswijze OTB A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Geachte heer/mevrouw,

Datum:
13 NOV 2018

Ons kenmerk:

log 3091
Afdeling:

Vastgoed en Infrastructuur

Behandeld door:
P. Hekman

Doorkiesnummer:
(0342) 495 247

email:
p.hekman@barneveld.nl

Onderwerp:
**Zienswijze Ontwerptracé-
besluit A28/A1 Knooppunt
Hoevelaken**

De minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw C. Van Nieuwenhuizen, heeft op 21 september het Ontwerptracébesluit (OTB), het Milieueffectrapport (MER) en het Ontwerpsaneringsbesluit (OSB) A28/A1 Knooppunt Hoevelaken vastgesteld.

Graag maken wij als grondgebonden gemeente gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken op het Ontwerptracébesluit A28/A1 Knooppunt Hoevelaken.

Kernboodschap

Met voldoening en waardering hebben wij kennisgenomen van het besluit van de minister om het Ontwerptracébesluit (OTB), het Milieueffectrapport (MER) en het Ontwerpsaneringsbesluit (OSB) A28/A1 Knooppunt Hoevelaken vast te stellen. De aanpak van Knooppunt Hoevelaken is hard nodig om de reistijd tussen West- en Oost-Nederland, tussen Randstad en Veluwe en tussen Regio Amersfoort en Regio FoodValley te verbeteren.

Tegelijkertijd heeft de verbreding van de A1 naar 2x4 rijstroken een grote impact op de woon- en leefomgeving van een deel van onze inwoners. Wij zijn van mening dat de effecten op de leefkwaliteit tot een minimum beperkt moeten blijven en dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke inpassing van de wegverbreding zelf en van de bijbehorende compenserende en mitigerende maatregelen. Uiteraard dient hierbij de geldende wet- en regelgeving gevolgd te worden. Wij pleiten voor een ruimhartige uitwerking indien dit leidt tot meer draagvlak onder onze inwoners.

Wij veronderstellen het als bekend dat wij nooit gelukkig zijn geweest met de project-scope die stopt exact vóór de aansluiting van de A30 op de A1. Hierdoor kan het ontwerp van A28/A1 Knooppunt Hoevelaken niet zo veilig en logisch worden afgerond als wij graag hadden gezien. Wij spreken de hoop uit dat de A1/A30 spoedig op de Rijks-agenda komt te staan zodat de situatie op dit punt daadwerkelijk verbeterd kan worden.

Positieve ontwikkelingen

Wij en onze inwoners hebben op meerdere manieren een rechtstreeks belang bij de aanpak van A28/A1 Knooppunt Hoevelaken. De volgende ontwikkelingen ervaren wij als positief.

Reistijdverlies

Minder reistijdverlies voor verkeer dat via Knooppunt Hoevelaken rijdt, betekent dat elk van de landsdelen en regio's beter bereikbaar wordt. Ook nemen de economische verlieskosten af. Dit komt dus ten goede aan het woon- en vestigingsklimaat in de regio's Amersfoort en FoodValley en meer specifiek in de gemeente Barneveld.

Onderliggend wegennet

Een betere doorstroming op de A1 betekent dat het onderliggend wegennet minder wordt belast door sluipverkeer. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid en minder (sluip)verkeer leidt tot minder schade aan onze wegen.

Viaduct Stoutenburgerweg

Door de verbreding van de A1 moet het viaduct Stoutenburgerweg worden vervangen door een viaduct met een grotere overspanning. Hierbij is de kans ontstaan én gegrepen om het nieuwe viaduct tegelijkertijd ook breder te maken dan het huidige, conform de aanbevelingen van het CROW. Zo ontstaat voor weggebruikers meer ruimte om elkaar te passeren. Vooral met het oog op de veiligheid van fietsers zijn wij blij dat deze wens van ons en vanuit het dorp Terschuur is gehonoreerd.

Blad 2

Zorgen

Naast onze blijdschap ervaren wij ten aanzien van de volgende aspecten zorgen.

Overgang rijstroken

Op de zuidelijke rijbaan van de A1 liggen over een korte lengte verzorgingsplaats Palmpol, twee locaties waar het aantal rijstroken als gevolg van de projectscope teruggebracht wordt (van 4 naar 3 rijstroken en vervolgens van 3 naar 2 rijstroken) én de drukke afrit richting Barneveld/A30. In het deelrapport verkeersveiligheid is benoemd dat de korte lengte waarover het wegbeeld verandert, zorgt voor een onrustig wegbeeld, een grote kans op congestie en een verhoogde kans op flank- en kopstaart ongevallen. Wij maken ons zorgen over deze vormgeving omdat uit onze gegevens blijkt dat juist bij de afrit naar de A30 de laatste jaren sprake is van een toename van ongevallen. Wij dringen (nogmaals) aan op een zodanige aanpak van de A1/A30 dat de lengte, waarover het wegbeeld verandert, groter wordt. Daardoor wordt het wegbeeld rustiger en wordt de kans op ongevallen fors kleiner.

Afrit naar A30

Het ontwerp van A28/A1 Knooppunt Hoevelaken sluit aan op de dubbele afrit/verbindingsweg vanaf de zuidelijke rijbaan van de A1 naar de A30 richting Ede. De afrit eindigt in een zeer krappe bocht waar een adviessnelheid van 30 km/h is ingesteld. Na de bocht hebben weggebruikers circa 100 meter om te ritsen naar één rijstrook. Onze ervaring is dat deze vormgeving in de huidige situatie al onvoldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod in de avondspits goed te kunnen verwerken waardoor er vaak terugslag ontstaat tot op het einde van de spitsstrook. Dit levert onveilige situaties op en tal van aanrijdingen. Door de afrit geheel te verdubbelen ontstaat snel het beeld dat er meer capaciteit ontstaat om de snelweg te verlaten maar in de praktijk ontstaat er enkel meer ruimte waarop de terugslag kan plaatsvinden. Om de dubbele afrit daadwerkelijk functioneel en veilig te laten zijn, moet de bocht naar de A30 structureel anders vormgegeven moet worden zodat het verkeer ook daar beter kan doorstromen.

Geluidsschermen

Volgens het deelrapport Geluid wordt langs de noordbaan van de A1 tussen hm 54,0 en 52,5 over de gehele lengte geluidsschermen toegepast met een hoogte van 2 meter. Aan de zuidzijde worden op dit wegvak slechts enkele korte geluidsschermen toegepast. Aan de zuidzijde doet zich de situatie voor dat bij enkele woningen aan de Brunengweg wel geluidsschermen van 2 meter hoog worden toegepast en bij sommige naastgelegen woningen in het geheel niet. Enkele bewoners van de Brunengweg hebben bij ons aangegeven zowel de hoogte (2 meter) als de lengte van de geluidsschermen (niet voor alle woningen) niet te begrijpen. Indien het zeer plaatselijk verhogen of verlengen van een geluidsscherm de zorgen van de direct aanwonenden weg kan nemen, dan pleiten wij voor een ruimhartige uitwerking van de maatregelen.



Ten slotte

Hiervoor – in onze kernboodschap – hebben wij al de hoop uitgesproken dat de A1/A30 spoedig op de Rijksagenda komt te staan zodat de situatie op dit punt daadwerkelijk verbeterd kan worden. Beide projecten zullen elkaar deels overlappen. Bij het zoeken naar oplossingen voor de A1/A30 hopen wij dat vanuit project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken op een constructieve wijze wordt meegedacht met als gezamenlijk doel het voorkomen van onevenredig kapitaalsverlies en hinder voor omwonenden en weggebruikers.

Wij spreken ons vertrouwen uit over de nadere uitwerking van de plannen en kijken met belangstelling uit naar het uiteindelijke resultaat.

Blad 3

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

H.F.B. van Steden
secretaris

dr. J.W.A. van Dijk
burgemeester



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Samenvatting september 2018

Ontwerptracébesluit, milieueffectrapport en ontwerp saneringsbesluit

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Inhoud

1 Mijlpaal: maatregelen uitgewerkt, effecten op een rij

Naar het definitieve tracébesluit over het project
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

2 Doelen: bereikbaarheid, leefbaarheid

Vlotte en veilige doorstroming, maatregelen voor
de leefomgeving

3 Overzicht van de maatregelen

Wat gaat er gebeuren?

- 3.1 De hoofdlijnen van het project
 - 3.2 Deelgebied 1: A1-West
 - 3.3 Deelgebied 2: knooppunt Hoevelaken
 - 3.4 Deelgebied 3: A1-Oost
 - 3.5 Deelgebied 4: A28-Zuid
 - 3.6 Deelgebied 5: A28-Noord
-

4 De effecten van het project

De resultaten van de milieueffectrapportage

- 4.1 Werkwijze
 - 4.2 Verkeer, veiligheid
 - 4.3 Geluid, luchtkwaliteit
 - 4.4 Natuur
 - 4.5 Bodem, water, archeologie
 - 4.6 Ruimtegebruik, landschap, sociale aspecten
-

5 De volgende stappen

Het definitieve tracébesluit, verdere voorbereiding en vanaf
2021: werk in uitvoering

1 Mijlpaal: maatregelen uitgewerkt, effecten op een rij

Naar het tracébesluit over het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Knooppunt Hoevelaken en de aansluitende delen van de A1 en de A28 worden aangepakt. Dat is nodig om de doorstroming van het verkeer te verbeteren en om de hinder in de omgeving te beperken. In de afgelopen jaren is veel gedaan om de maatregelen uit te werken en een compleet inzicht te krijgen in de effecten. In die voorbereiding is nu een mijlpaal bereikt:

- het plan is gereed, het is beschreven in een zogenaamd ontwerp-tracébesluit (OTB);
- de effecten zijn op een rij gezet in een milieueffectrapport (MER);
- het ontwerp-saneringsbesluit (OSB) beschrijft de geluidsanering die niet in combinatie met de geluidmaatregelen van het OTB kan plaatsvinden.

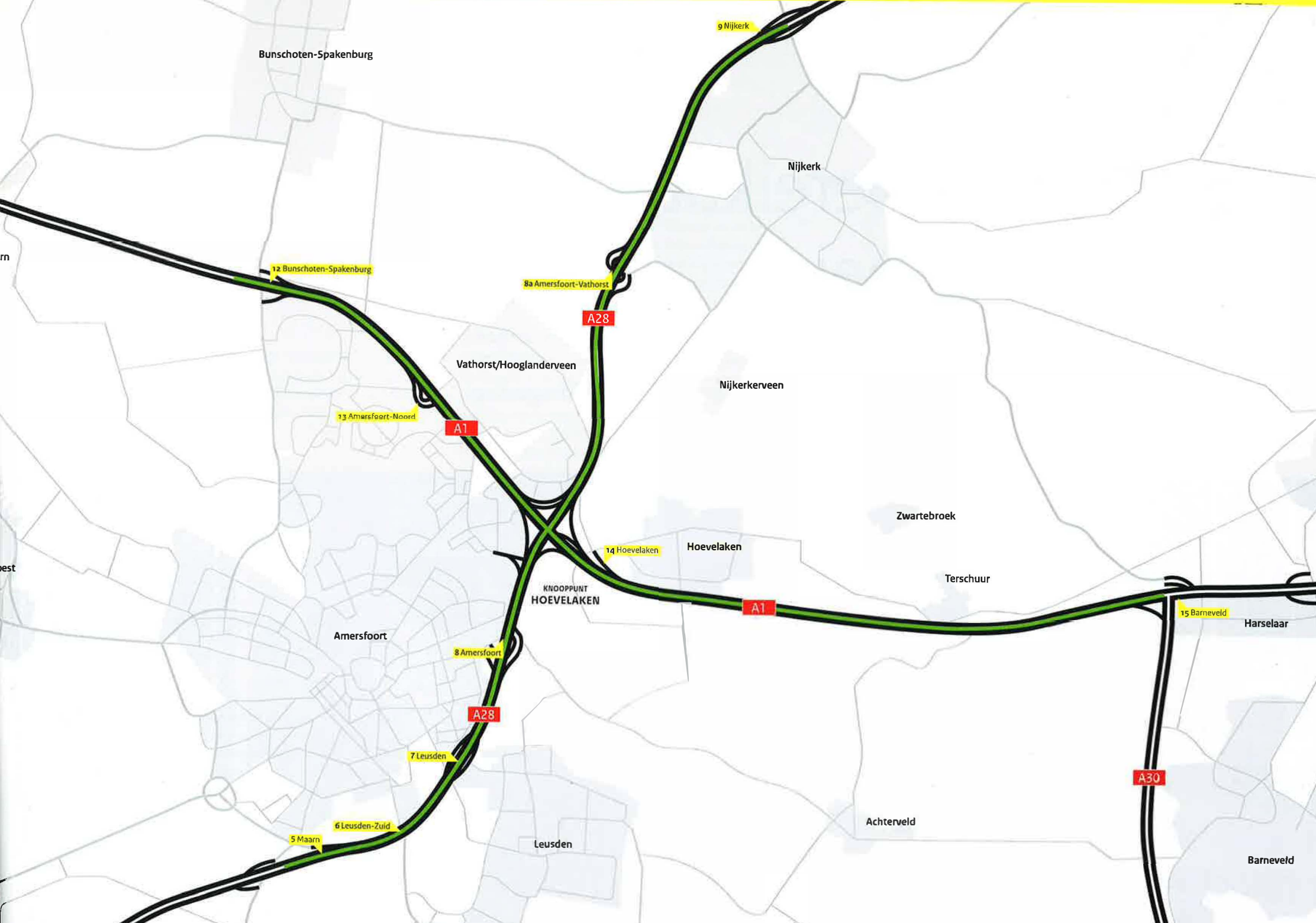
De eerstvolgende stap is dat het OTB, MER en OSB ter inzage komen te liggen, tegelijk met verschillende andere documenten. Bijvoorbeeld het MER 1e Fase, dat al in 2009 verscheen. In dat rapport is destijds het voorkeursalternatief gepresenteerd dat nu in het OTB concreet is uitgewerkt.

U kunt de documenten inzien op verschillende plekken, zoals provincie- en gemeentehuizen, maar ook het kantoor van Rijkswaterstaat Midden Nederland en het Waterschap huis Vallei en Veluwe (zie het overzicht in paragraaf 5). De documenten zijn daarnaast te vinden op de website www.platformparticipatie.nl/knooppunthoevelaken.

U kunt reageren door een zienswijze in te dienen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat weegt de zienswijzen mee wanneer zij de definitieve besluiten gaat vaststellen. Dit gebeurt in de loop van 2019. Vanaf 2021

gaan de werkzaamheden van start en rond 2025 zijn ze afgerond. Knooppunt Hoevelaken is dan compleet verbouwd. De aansluitende delen van de A1 en de A28 hebben extra rijstroken gekregen. Er zijn nieuwe geluidschermen geplaatst en nieuwe verzorgingsplaatsen aangelegd. Er zijn nieuwe onderdoorgangen voor wandelaars en fietsers gebouwd, en een 'ecorecreaduct'. Bovendien is de weg opnieuw ingepast in de omgeving. Kortom, er staat een hoop te gebeuren.

Maar het woord is nu eerst aan u. Er is veel informatie beschikbaar; vele honderden pagina's. Deze samenvatting is bedoeld om de hoofdzaken in woord en beeld te presenteren. De samenvatting biedt ook een eerste kennismaking – een soort wegwijzer – voor wie gericht op zoek wil gaan naar aanvullende en meer gedetailleerde informatie.



Bunschoten-Spakenburg

9 Nijkerk

Nijkerk

12 Bunschoten-Spakenburg

8a Amersfoort-Vathorst

A28

Vathorst/Hooglanderveen

Nijkerkerveen

13 Amersfoort-Noord

A1

Zwarteboek

14 Hoevelaken

Hoevelaken

Terschuur

KNOOPPUNT
HOEVELAKEN

A1

Amersfoort

8 Amersfoort

A28

7 Leusden

15 Barneveld

Harselaar

6 Leusden-Zuid

5 Maarn

Leusden

Achterveld

A30

Barneveld

2 Doelen: bereikbaarheid, leefbaarheid

Vlotte en veilige doorstroming, maatregelen voor de leefomgeving



Files

In en rond knooppunt Hoevelaken staan al jarenlang vrijwel dagelijks files. Als er aan het knooppunt zelf en op de aansluitende delen van de A28 en de A1 niets verandert, dan worden deze files langer en gaan ze steeds langer duren. Overal in Nederland groeit immers het autoverkeer en ook in en rond knooppunt Hoevelaken wordt het dus onvermijdelijk drukker.

Files rond knooppunt Hoevelaken zijn onwenselijk voor de grote stroom van doorgaand verkeer dat via dit knooppunt reist. Diezelfde files leiden ook tot reistijdverlies voor het regionale verkeer, dat eveneens veelvuldig de wegen in en om het knooppunt gebruikt.

Kwaliteit van de leefomgeving

Blijven maatregelen achterwege, dan gaan het toenemende verkeer en de toenemende files een steeds zwaarder stempel drukken op de kwaliteit van de leefomgeving, bijvoorbeeld in de vorm van toenemende geluidhinder. Belangrijk is daarnaast dat automobilisten vaker sluiproutes via het onderliggende wegennet gaan zoeken zolang er op de snelweg structureel files staan. Vanwege dit sluipverkeer hebben files op snelwegen een negatief effect op de omgeving.

Twee projectdoelen: bereikbaarheid en leefbaarheid

Het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is in het leven geroepen om de hierboven geschetste problemen het hoofd te bieden. Als het project klaar is, dan moet dit als resultaat hebben dat de weggebruikers en de omwonenden beter af zijn.

Het project heeft een tweeledige doelstelling:

- **Bereikbaarheid.** De aanpassingen aan het knooppunt en de aansluitende delen van de A28 en de A1 moeten ervoor zorgen dat de wegen de groeiende verkeersstroom goed kunnen verwerken. Naast een vlotte doorstroming is bovendien de verkeersveiligheid van belang: terwijl het aantal auto's toeneemt, moet tegelijk de kans op ongevallen juist kleiner worden.
- **Leefbaarheid.** Het gaat hierbij om te beginnen om maatregelen zodat voldaan wordt aan wet- en regelgeving op het gebied van geluidhinder en natuurbescherming. Het leefbaarheidsdoel heeft daarnaast in dit project op een speciale manier nog extra handen en voeten gekregen: door de zogenoemde regiowensen die de betrokken gemeenten en de provincies hebben ingebracht. Deze regiowensen zijn opgenomen in de bestuursovereenkomst die de gemeenten Amersfoort en Nijkerk en de provincies Utrecht en Gelderland in 2013 hebben gesloten met de toenmalige minister van Infrastructuur en Milieu. Het gaat hoofdzakelijk om extra maatregelen die geluidhinder verder beperken dan wettelijk noodzakelijk en aanvullende maatregelen die de barrièrewerking van de weg verminderen, zoals de aanleg van nieuwe onderdoorgangen voor wandelaars en fietsers. De regiowensen zijn opgenomen in het plan zoals dit nu in het ontwerptraacébesluit is neergelegd.



Afbeelding 2.1

Overzicht regiowensen

1. Verbreden viaduct Oude Zevenhuizerstraat
 2. Verbeteren Reiniertunnel voor langzaam verkeer
 3. Nieuwe verbinding Danzigweg/Terminalweg
 4. Aansluiting A1-Hoevelaken van en naar Zwolle en Utrecht
 5. Fietstunnel Oude Lageweg
 6. Ongelijkvloerse kruisingen van fietsroute Hogeweg Hogeweg met aansluiting 8 Amersfoort (A28)*
 7. Fietstunnels aansluiting A1 Westerdorpsstraat - Amersfoortsestraat
 8. Nieuwe fiets/voetgangerstunnel Barneveldsebeek
 9. Verbeteren doorvaarthoogte Vallei kanaal
 10. Voetgangerstunnel Heiligenbergerbeek
 11. Viaduct Dorresteinseweg aanpassen
 12. Aanleggen eco-/recreaduct van 25 meter buurtweg Nimmerdor
 13. Verbreden viaduct Watergoorweg
 14. Geluidsbeperkende maatregelen ten oosten van de A28 Noord
- * Vervangen door gelijkvloerse oplossing met extra fietspad langs Hogeweg

3 Overzicht van de maatregelen

Wat gaat er gebeuren in de deelgebieden?

3.1 De hoofdlijnen van het project

Wat gaat er gebeuren? De volgende paragrafen in dit hoofdstuk geven een korte toelichting op de belangrijkste maatregelen aan de snelwegen en voor de omgeving. Die toelichting is opgesplitst in vijf deelgebieden: het knooppunt zelf en de vier aansluitende delen van de A1 en de A28. Deze inleidende paragraaf gaat over de hoofdlijnen van het project.

Basisprincipe: meer ruimte voor doorgaand en regionaal verkeer

Het basisprincipe van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is dat alle verkeersstromen meer ruimte krijgen. Dat geldt om te beginnen voor het doorgaande verkeer dat het knooppunt via de A28 of de A1 rechtdoor passeert en het doorgaande verkeer dat de verbindingswegen in het knooppunt gebruikt om van de ene snelweg op de andere snelweg uit te komen. Maar er komt ook meer ruimte voor het regionale verkeer. Dit zijn de automobilisten die in de omgeving van het knooppunt hun herkomst en/of bestemming hebben en daarvoor de toe- en afritten van de A1 en de A28 gebruiken.

Verbreding aansluitende delen A1 en A28

Het scheppen van meer ruimte begint bij de delen van de A1 en de A28 die op het knooppunt aansluiten. Daar zijn op dit moment rijbanen met 2 of 3 rijstroken. Deze rijbanen zijn straks verbreed naar 2x4 rijstroken, dus 4 rijstroken in beide richtingen. Uitzondering hierop is het noordelijke deel van de A28 tussen Nijkerk en aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst: daar volstaat een verbreding naar 3 rijstroken.

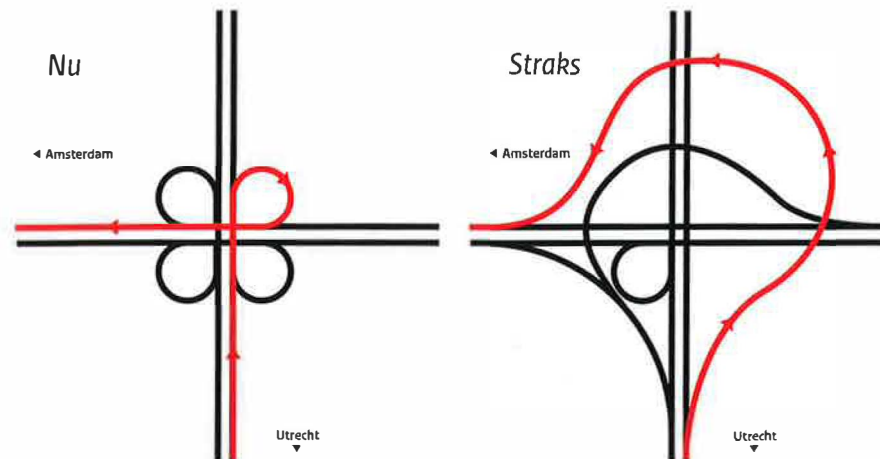
Voor de grote verkeersstroom die het knooppunt vanuit Utrecht nadert (via de A28-Zuid) komt er een hoofdrijbaan met 2 rijstroken en een parallel rijbaan met 3 rijstroken. Daarmee wordt het verkeer al vóór het knooppunt gesplitst: het doorgaande verkeer richting Zwolle blijft op de hoofdrijbaan van de A28, het overige verkeer gaat de parallelrijbaan gebruiken. Door op deze manier het verkeer al vóór het knooppunt goed op te lijnen ('ont-weven'), kan het doorgaande verkeer het knooppunt vlotter passeren. Tegelijk is het voor het overige verkeer eenvoudiger op de parallelbaan van rijstrook te wisselen of uit en in te voegen bij de aansluitingen.

Het knooppunt zelf: van krap klaverblad naar ruime kom

Kenmerkend voor het knooppunt in zijn huidige vorm zijn de klaverbladlussen. In die lussen moet het verkeer een krappe bocht nemen. Tussen het einde van de ene lus en het begin van de volgende lus zit steeds een kort vak. Daar moeten invoegende en uitvoegende auto's door elkaar heen weven. Dit weven van grote aantallen auto's op een kort stukje weg is niet bevorderlijk voor de doorstroming: als het druk is, moeten automobilisten al snel behoorlijk vaart minderen om elkaar voldoende ruimte te bieden. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn dit soort korte weefvakken evenmin optimaal.

Het nieuwe knooppunt is aanmerkelijk ruimer en overzichtelijker. Knooppunt Hoevelaken krijgt de vorm van een grote kom, met steile taluds aan de buitenkant en flauwe taluds aan de binnenzijde. Krappe bochten maken plaats voor ruime verbindingswegen. Neem bijvoorbeeld de verbinding voor de zware verkeersstroom die vanuit de richting Utrecht komt (via de A28) en de reis in de richting Amsterdam (A1) wil vervolgen. Op dit moment moeten al deze auto's zich door een krappe klaverbladlus met 1 rijstrook wurmen. Is het nieuwe komvormige knooppunt eenmaal gereed, dan kan diezelfde verkeersstroom een boog gebruiken die veel langer en overzichtelijker is, en bovendien 2 rijstroken heeft. Naast verbindingswegen die via de ring van het knooppunt lopen, zijn er ook verbindingswegen via fly-overs. Het nieuwe knooppunt heeft nog slechts één klaverbladlus over voor de relatief kleine verkeersstroom die vanuit de richting Zwolle (A28) op het knooppunt afslaat naar de A1 richting Apeldoorn.

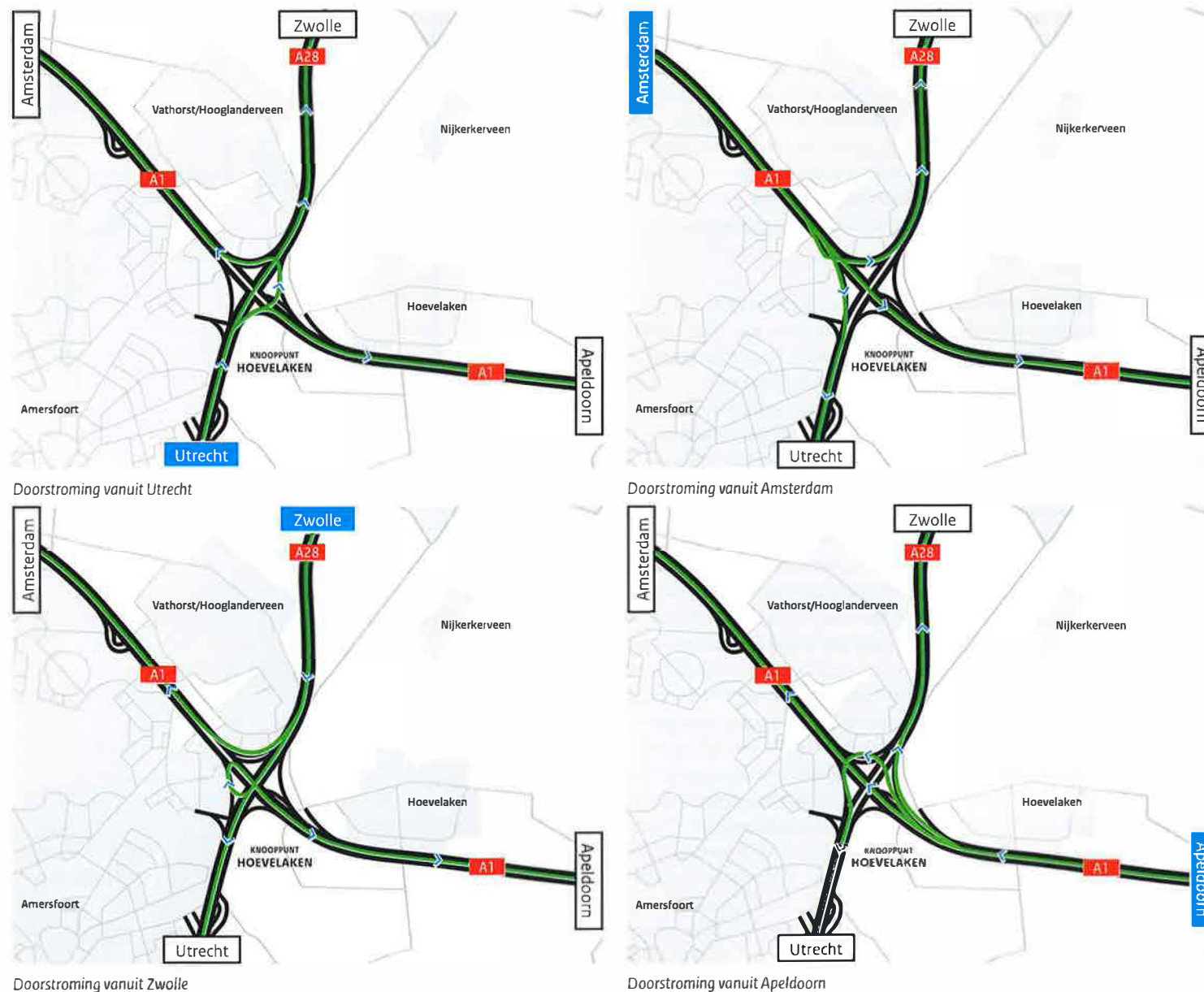
Aan de hand van de kaartjes op pagina 10 (Afbeelding 3.2) kunt u zien hoe de verschillende routes via het knooppunt lopen. Voor alle verbindingswegen is uitgerekend hoeveel rijstroken ze moeten hebben om een goede doorstroming te bereiken. Het resultaat is dat vijf verbindingswegen 2 rijstroken krijgen, voor de andere verbindingswegen is 1 rijstrook toereikend.



Afbeelding 3.1



Afbeelding 3.2



Volledige aansluiting Hoevelaken (A1), alle overige aansluitingen ongewijzigd

Nieuw is dat de aansluiting Hoevelaken straks weer voor verkeer vanuit en naar alle richtingen beschikbaar is; een belangrijke wens van de regio. In de huidige situatie kan verkeer vanuit Hoevelaken alle kanten op, maar de afrit naar Hoevelaken toe is in 2013 gesloten voor verkeer vanuit de richting Amsterdam (A1) en Zwolle (A28). In de nieuwe situatie is er weer een volledige aansluiting, die ook vanuit de richtingen Amsterdam en Zwolle bereikbaar is.

Alle andere aansluitingen blijven zoals ze zijn. Wel moeten in veel gevallen de toe- en afritten enigszins aangepast worden om het onderliggend wegennet goed aan te sluiten op de bredere hoofdwegen in de nieuwe situatie.

Geluidschermen: vanwege het project zelf, vanwege sanering en/of 'bovenwettelijk'

Op veel plekken binnen het project wordt stil asfalt aangelegd om de toename van het geluid op de omgeving terug te dringen. Aanvullend op het stille asfalt komen op veel plaatsen nieuwe geluidschermen. Ook worden op verschillende plekken bestaande schermen verhoogd en/of verlengd.

De schermen kunnen verschillen in vormgeving, afhankelijk van wat het beste aansluit op het wegontwerp en directe omgeving van de snelweg. Bij de bepaling van plaats en hoogte spelen in dit project drie factoren een rol:

- Om te beginnen wordt bij aanpassingen van snelwegen altijd onderzocht (als stil asfalt niet genoeg geluidsreductie oplevert) of het noodzakelijk is om bij woongebieden nieuwe geluidschermen te plaatsen of bestaande schermen te wijzigen; om zo beneden wettelijke grenswaarden voor geluid te blijven. Deze verplichting geldt ook voor het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken.
- Een andere wettelijke verplichting is het afhandelen van de geluidsanering: het terugdringen van hoge geluidbelastingen die in het verleden zijn ontstaan op woningen langs snelwegen. Het onderzoek naar de geluidmaatregelen voor deze zogenaamde saneringswoningen is opgenomen in een ontwerp saneringsbesluit. Dat ligt tegelijk met het ontwerp tracébesluit ter inzage. De maatregelen uit het definitieve saneringsbesluit worden straks uit het oogpunt van efficiëntie gelijktijdig uitgevoerd met de maatregelen uit het tracébesluit. Daarmee wordt in één keer aan alle wettelijke vereisten voldaan.

- Bijzonder aan dit project is verder dat de gemeenten Amersfoort en Nijkerk en de provincies Utrecht en Gelderland zelf financieel bijdragen aan zogenoemde bovenwettelijke maatregelen. Dit zijn geluidschermen die de geluidbelasting nog verder doen dalen dan wettelijk is vereist, bijvoorbeeld door de schermen hoger of langer te maken dan wettelijk noodzakelijk is.

Nieuwe kruisende verbindingen

De bestaande kruisende verbindingen (viaducten en onderdoorgangen) met de A28 en de A1 blijven gehandhaafd. Daarnaast komen er nieuwe verbindingen bij. Die verminderen de barrière van de A28 en de A1 voor het (langzaam) verkeer dat deze wegen wil kruisen. Het gaat om de volgende verbindingen:

- Onder de A1, direct ten westen van het knooppunt, komt een nieuwe verbinding voor motorvoertuigen (2x1 rijstrook) tussen de Danzigweg en de Terminalweg.
- Pal ten zuiden van het knooppunt, onder de A28 door, wordt een nieuwe onderdoorgang gebouwd voor motorvoertuigen (2x2 rijstroken) tussen de Outputweg ten westen van de A28 en de Energieweg aan de oostkant.
- Onder de A28-Zuid worden een nieuwe fiets-/voetgangersverbinding bij de Barneveldse beek en een nieuw voetpad bij de Heiligenbergerbeek aangelegd.
- Het bestaande smalle fiets-/voetgangersviaduct bij de Paradijsweg (landgoed Nimmerdor) over de A28-Zuid wordt vervangen door een ecorecreaduct: een brug waarmee zowel wandelaars en fietsers als dieren over de A28 kunnen.

3.2 Deelgebied 1: A1-West

Deelgebied 1 is het deel van de A1 vanaf de aansluiting 12 Bunschoten-Spakenburg tot viaduct Heideweg. De rijbaan richting Amsterdam heeft hier op dit moment 2 rijstroken, de rijbaan naar knooppunt Hoevelaken toe heeft 3 rijstroken. Beide rijbanen worden verbreed naar 4 rijstroken (2x4).

A. Aansluiting 12 Bunschoten-Spakenburg

De vorm van de toe- en afritten blijft hetzelfde. Wel worden de toe- en afritten aangepast aan de verbreding van de A1.

B. Aansluiting 13 Amersfoort-Noord

De vorm van de toe- en afritten blijft hetzelfde. Wel worden de toe- en afritten aangepast aan de verbreding van de A1.

C. Viaduct Oude Zevenhuizerstraat

Het viaduct over de A1 wordt uitgebreid met een fiets- en voetpad.

D. Verzorgingsplaats Neerduist

Verzorgingsplaats Neerduist wordt aangepast en krijgt meer parkeergelegenheid voor auto's en vrachtauto's.

E. Lindeboomseweg/Zevenhuizerstraat

Vanwege de verbreding van de A1 wordt de aansluiting van de Lindeboomseweg op de Oude Zevenhuizerstraat aangepast. De aansluiting komt in de nieuwe situatie aan de oostzijde van de Oude Zevenhuizerstraat.

F. Vernieuwde Reiniertunnel

De onderdoorgang Reiniertunnel maakt plaats voor een nieuwe, ruimere onderdoorgang met een fiets- en voetpad.



3.3 Deelgebied 2: knooppunt Hoevelaken

Dit deelgebied omvat knooppunt Hoevelaken en de direct aansluitende delen van de A1 en de A28. Knooppunt Hoevelaken krijgt de vorm van een grote kom, met steile taluds aan de buitenkant en flauwe taluds aan de binnenzijde. **Bovenop** en **bovenlangs** komen nieuwe, ruime verbindingswegen en **fly-overs** tussen de A1 en de A28. Daarnaast lopen er verbindingswegen buiten de kom langs.

A. Viaduct over de Brenninkmeijerlaan

Het viaduct over de Brenninkmeijerlaan wordt vernieuwd vanwege de verbreding van de A1.

B. Tunnel Van Tuylstraat

De Van Tuylstraat kruist de A28 met een tunnel. Vanwege de verbreding van de A28 wordt deze tunnel verlengd.

C. Nieuw: onderdoorgang Danzigweg-Terminalweg

Om de woon- en werkgebieden ten noorden en zuiden van de A1 met elkaar te verbinden, komt er een geheel nieuwe onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer onder de A1 door tussen de Danzigweg en de Terminalweg (2x1 rijstroken).

D. Hanzetunnel

De Hanzetunnel zelf wordt niet aangepast. Aan de oostzijde van de tunnel komt een nieuw viaduct voor de verbindingsweg voor het verkeer vanuit de richting Amsterdam richting Zwolle.

E. Fietsverbinding Amersfoortsestraat

Het fietspad langs de Amersfoortsestraat krijgt een onderdoorgang onder de Energieweg in plaats van de huidige gelijkvloerse kruising. Er komt ook een onderdoorgang voor fietsverkeer onder de Nijkerkerstraat door.

F. Volledige aansluiting 14 Hoevelaken (Amersfoortsestraat)

Hier komt een vernieuwde en volledige aansluiting. In de nieuwe situatie is ook de afrit naar Hoevelaken toe bereikbaar voor verkeer vanuit de richtingen Amsterdam (A1) en Zwolle (A28).



G. Nieuw: onderdoorgang Outputweg-Energieweg

Een geheel nieuwe onderdoorgang, onder de A28 door, gaat de Energieweg met de Outputweg verbinden (2x2 rijstroken). De bestaande Outputweg krijgt eenrichtingsverkeer met 1 rijstrook in zuidelijke richting. De rijstrook op de Outputweg die daarmee vrijkomt, wordt ingericht als fietspad tussen de Hogeweg en de Modemweg / het Accupad. Doordat er een nieuwe onderdoorgang bijkomt, kan verkeer straks in alle richtingen van en naar de woon- en werkgebieden.

H. A28 Aansluiting 8 Amersfoort (Hogeweg)

De afrit vanaf de A28 (voor het verkeer vanuit het noorden) richting de Hogeweg krijgt een iets ruimere boog dan in de huidige situatie. Bovendien komt er straks 1 rijstrook om af te slaan richting Amersfoort en 2 voor de richting Energieweg.

I. Fietsverbinding Hogeweg

Bij de Hogeweg wordt het fietspad verplaatst van de zuidzijde naar de noordzijde van de Hogeweg. Voorzieningen aan weerszijden van de A28 zorgen ervoor dat fietsers de toe- en afritten veilig kunnen oversteken.

3.4 Deelgebied 3: A1-Oost

Dit deelgebied omvat het oostelijke deel van de A1 vanaf knooppunt Hoevelaken tot de aansluiting met de A30 bij Barneveld. Beide rijbanen worden hier verbreed naar 4 rijstroken (2x4).

A. Aansluiting 15 Barneveld (A30)

De zuidelijke afrit van de A1 richting de A30 valt binnen het aan te passen gebied. Deze wordt verbreed naar 2 rijstroken.

B. Stoutenburgerlaan

Bij de kruising van de Stoutenburgerlaan met de A1 en het spoor Amersfoort-Apeldoorn komt een nieuw, breder viaduct, dat is ingericht voor voetgangers en fietsers. Het nieuwe viaduct sluit aan op het naastgelegen station Hoevelaken.

C. Viaduct Stoutenburgerweg

Bij de kruising van de Stoutenburgerweg met de A1 en het spoor Amersfoort-Apeldoorn komt een nieuw viaduct, met dezelfde breedte als het bestaande viaduct.

D. Brunesengweg

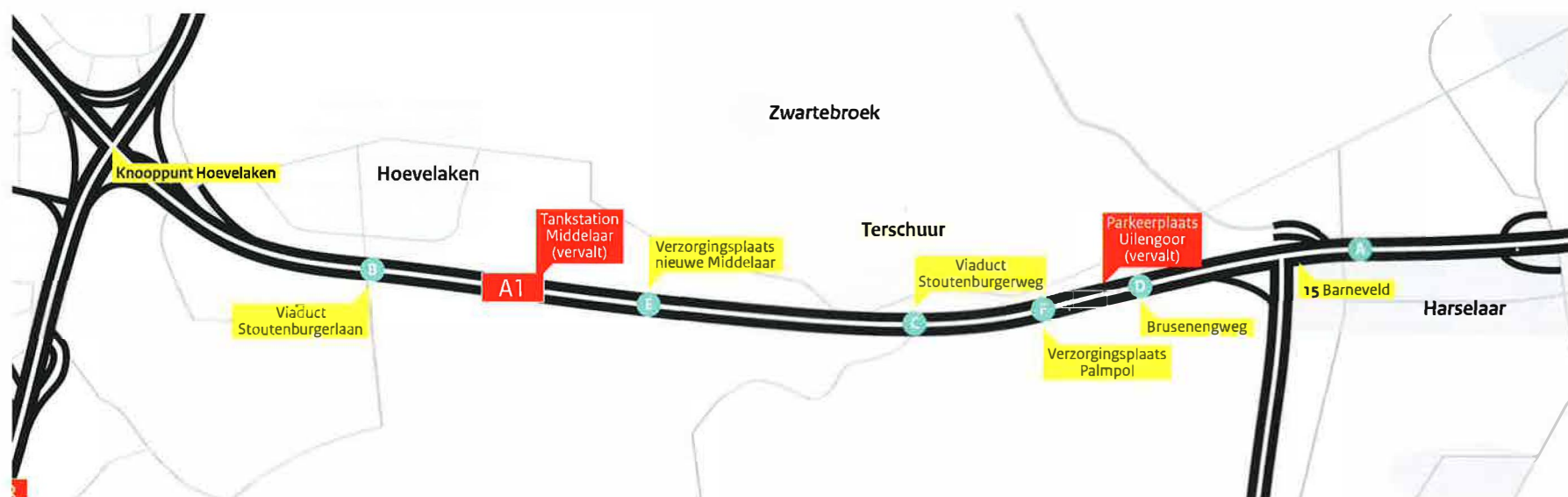
De nieuwe, bredere A1 overlapt voor een deel met de huidige Brunesengweg. Hierdoor verdwijnt een deel (ongeveer 500 meter) van de Brunesengweg. Dit wordt parallel aan de nieuwe A1 teruggebouwd.

E. Nieuwe verzorgingsplaats langs de A1

Rustplaats Uilengoor en tankstation De Middelaar worden vervangen door een nieuwe verzorgingsplaats: Nieuwe Middelaar. Deze nieuwe verzorgingsplaats krijgt meer parkeergelegenheid voor auto's en vrachtauto's.

F. Verzorgingsplaats Palmpol

Verzorgingsplaats Palmpol krijgt meer parkeergelegenheid voor auto's en vrachtauto's.



3.5 Deelgebied 4: A28-Zuid

Dit deelgebied omvat de A28 vanaf aansluiting 5 Maarn tot vóór aansluiting 8 Amersfoort. De A28 richting Utrecht wordt verbreed naar 4 rijstroken. De rijbaan van de A28 in de richting van knooppunt Hoevelaken wordt tot aansluiting 7 Leusden verbreed naar 4 rijstroken. Vanaf de aansluiting 7 Leusden komt er een hoofdrijbaan van 2 rijstroken en een daarvan gescheiden parallelrijbaan met 3 rijstroken.

A. Aansluiting 5 Maarn

De vorm van de toe- en afritten blijft hetzelfde. Wel worden de toe- en afritten aangepast aan de verbreding van de A28.

B. Aansluiting 6 Leusden-Zuid

De vorm van de toe- en afritten blijft hetzelfde. Wel worden de toe- en afritten aangepast aan de verbreding van de A28.

C. Aansluiting 7 Leusden

De vorm van de toe- en afritten blijft hetzelfde. Wel worden de toe- en afritten aangepast aan de verbreding van de A28.

D. Nieuw: ecorecreaduct Paradijsweg (Nimmerdor)

De bestaande voetgangers- en fietsbrug over de A28 wordt vervangen door een ecoreduct in combinatie met een fiets- en voetpad: het ecorecreaduct.

E. Viaduct Ponlijn en Dorresteinseweg

Het viaduct over de Ponlijn en Dorresteinseweg wordt aan de zuidkant verbreed. Aan de noordkant komt een nieuw viaduct voor de afrit naar de Arnhemseweg. Onder het viaduct worden aanpassingen gedaan om de (sociale) veiligheid voor fietsers te verbeteren.

F. Brug Heiligenbergerbeek

De brug over de Heiligenbergerbeek wordt aangepast vanwege de verbreding van de A28. Ook komt er een voetpad langs de beek, onder de A28 door.



G. Heiligenbergerweg

In de huidige situatie kruist de Heiligenbergerweg de A28 met een viaduct voor auto's en twee aparte fietspaden. Hier komt een nieuw viaduct met daarop een rijweg en twee fietspaden vergelijkbaar met de bestaande situatie.

H. Brug Valleikanaal

De brug van de A28 over het Valleikanaal wordt uitgebreid. Ook wordt de doorvaarthoogte verhoogd om de passage geschikt te maken voor kano's. De kruising van de Driftakkerweg met het Valleikanaal wordt verplaatst en komt verder van de A28 af te liggen.

I. Nieuw: onderdoorgang Barneveldse beek

Nabij de Barneveldse beek komt een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding.

J. Kruising Driftakkerweg

De kruising van de Driftakkerweg met de Barneveldse beek verschuift in oostelijke richting.

3.6 Deelgebied 5: A28-Noord

Dit deelgebied omvat de A28 vanaf tankstation Hooglanderveen tot aansluiting 9 Nijkerk. Op dit moment heeft de A28 hier 2 rijstroken in beide rijrichtingen (2x2). Van knooppunt Hoevelaken tot aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst krijgen beide rijbanen 4 rijstroken (2x4). Van aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst tot aansluiting 9 Nijkerk krijgen beide rijbanen 3 rijstroken (2x3), waarbij voor de viaducten rekening wordt gehouden met een eventuele toekomstige verbreding naar 2x4 rijstroken.

A. Aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst

Aan de westkant van de A28 worden de toe- en afrit gecombineerd met de toegang naar de nieuwe verzorgingsplaats Corlaer. De toe- en afrit aan de oostzijde blijven zoals ze zijn, maar worden wel aangepast aan de verbreding van de A28.

B. Aansluiting 9 Nijkerk

Alleen de zuidelijke toe- en afrit (Amersfoort richting Harderwijk) vallen binnen het projectgebied. Deze toe- en afrit worden qua vormgeving niet gewijzigd, maar wel aangepast aan de verbreding van de A28.

C. Onderdoorgang Arkervaart

De onderdoorgang Arkervaart wordt aangepast aan de verbreding van de A28. Daarbij blijft de doorvaarthoogte gelijk.

D. Viaduct Watergoorweg

Het viaduct Watergoorweg wordt aangepast aan de verbreding van de A28.

E. Onderdoorgang Domstraat

De onderdoorgang Domstraat wordt aangepast aan de verbreding van de A28.

F. Viaduct Bunschoterweg

Het viaduct wordt vervangen. Het nieuwe viaduct krijgt 2 rijstroken en 2 fietsstroken. Ook wordt rekening gehouden met een eventuele toekomstige verbreding van de A28 van 2x3 naar 2x4 rijstroken.



G. Olevoortseweg

De Olevoortseweg wordt ter hoogte van het viaduct Bunschoterweg verplaatst naar het westen in verband met de verbreding van de A28.

H. Tankstation Hooglanderveen

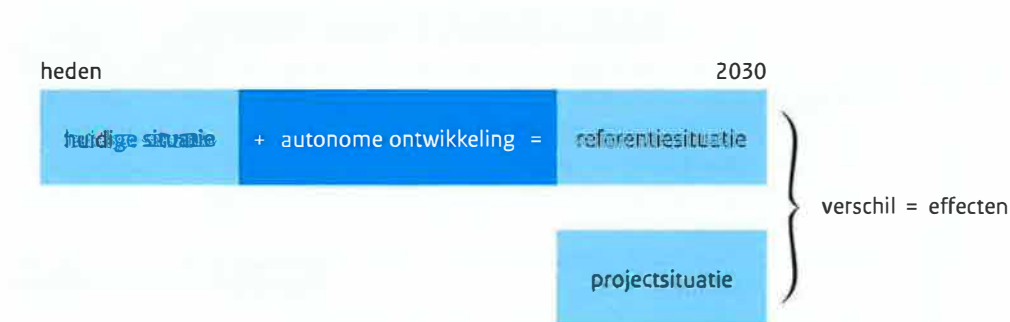
Dit tankstation vervalt en wordt vervangen door de nieuwe verzorgingsplaats Corlaer bij aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst. Op de nieuwe verzorgingsplaats komt meer parkeergelegenheid voor auto's en vrachtauto's.

4 De effecten van het project

De resultaten van de milieueffectrapportage

4.1 Werkwijze

Verbeterd de doorstroming van het verkeer? Wat betekenen de maatregelen voor het geluid en de luchtkwaliteit in de omgeving? Wat zijn de gevolgen voor de natuur, het landschap en andere milieuaspecten zoals bodem en water? In de milieueffectrapportage is een compleet overzicht gemaakt van alle effecten van het project. Die effecten zijn bepaald voor het jaar 2030: vijf jaar na de afronding van de werkzaamheden in 2025; zie Afbeelding 4.1. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de methoden en technieken die altijd in dit soort onderzoeken toegepast worden. Veel effecten zijn berekend met behulp van de modellen die speciaal daarvoor ontwikkeld zijn, zoals verkeersmodellen en allerlei wettelijke meet- en rekenvoorschriften voor bijvoorbeeld het berekenen van geluidhinder en luchtverontreiniging. Bij een beperkt aantal onderwerpen, bijvoorbeeld de impact op het landschap, is aan deskundigen gevraagd de nieuwe situatie te beoordelen.



Afbeelding 4.1

Voor de besluitvorming is het uiteraard van belang te weten wat voor het verkeer en in de omgeving de effecten zijn wanneer het project eenmaal gerealiseerd is: de 'projectsituatie' in 2030. Minstens zo belangrijk is het om die effecten te kunnen vergelijken met de situatie waarin maatregelen in en rond knooppunt Hoevelaken achterwege zouden blijven: de 'referentiesituatie' in 2030. Hierin zijn ook projecten meegenomen die tussen nu en 2030 gerealiseerd worden (de zogenaamde autonome ontwikkelingen: zie Afbeelding 4.1). Zo'n vergelijking tussen de projectsituatie en de referentiesituatie is een standaard onderdeel van dit soort onderzoeken, omdat juist op die manier scherp in beeld komt op welke punten een project nu precies het verschil maakt.

De volgende paragrafen in dit hoofdstuk beschrijven het beeld zoals dat uit de milieueffectrapportage naar voren komt. In het milieueffectrapport (MER) zelf zijn alle beschrijvingen en beoordelingen van de effecten uitgebreid onderbouwd.

4.2 Verkeer, veiligheid

Goede doorstroming

Blijven maatregelen achterwege, dan zal de fileproblematiek rond knooppunt Hoevelaken in de toekomst verergeren. In het onderzoek is aangetoond dat het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken diezelfde fileproblemen oplost. De aanpassingen aan het knooppunt en de aansluitende delen van de A28 en de A1 zorgen ervoor dat het verkeer veel beter doorstroomt dan in de referentiesituatie. Dat is op verschillende manieren terug te zien in de berekeningen. Zo neemt de rijsnelheid in de spits toe: die komt bijna overal op meer dan 75 km/uur. Een andere maatstaf is de hoeveelheid tijd die voor weggebruikers verloren gaat doordat ze in files staan: het aantal 'voertuigverliesuren'. Dit neemt af met ongeveer 35% ten opzichte van de referentiesituatie.

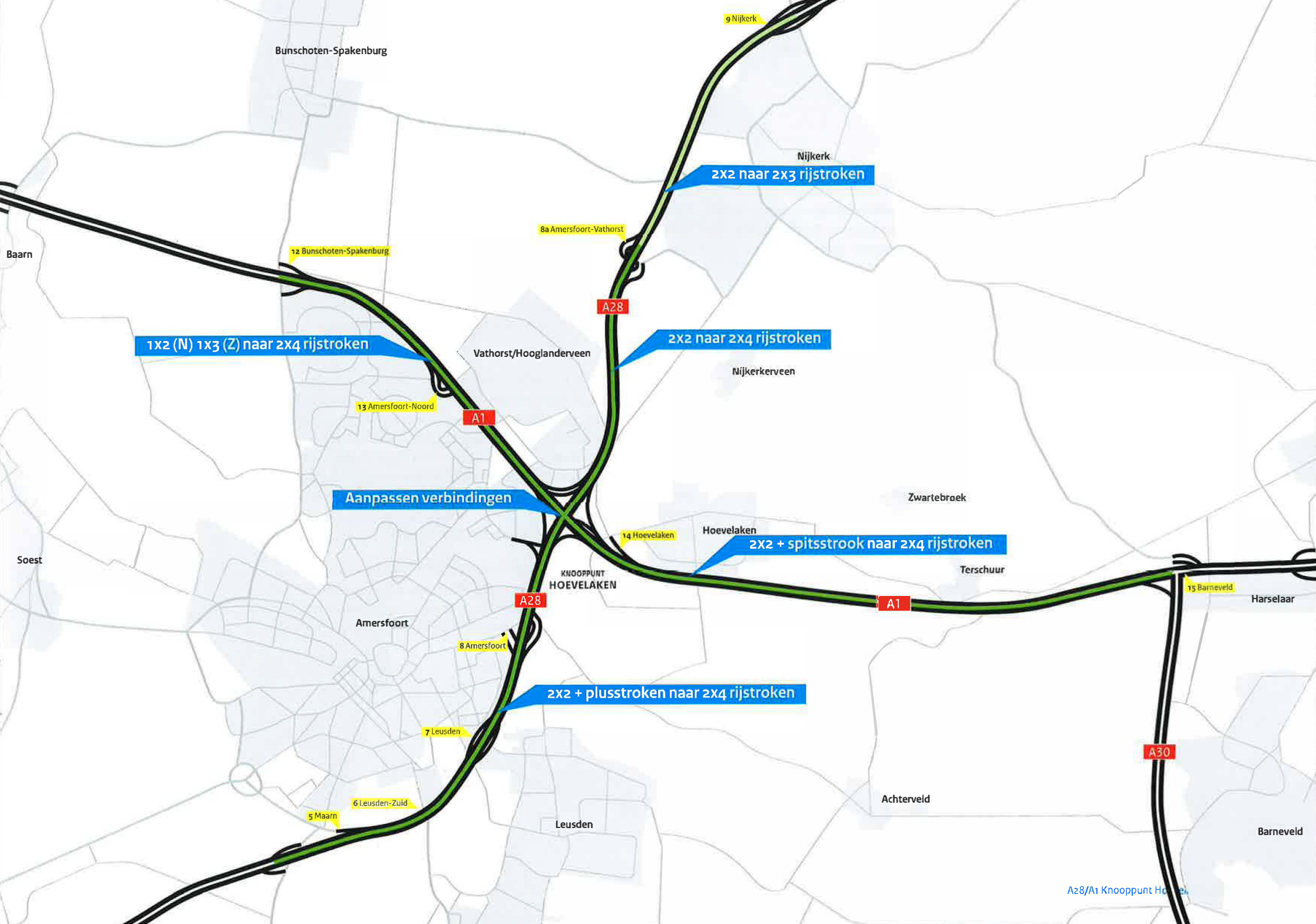
Verbetering verkeersveiligheid

Uit de berekeningen blijkt dat de betere verkeersdoorstroming op de snelwegen verkeer wegzuigt van de onderliggende wegen. Dat is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een positief effect, omdat er op het onderliggende wegennet verhoudingsgewijs meer ongevallen plaatsvinden dan op snelwegen.

Ook in andere opzichten verbetert de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld doordat er in de nieuwe situatie vluchtstroken zijn op plaatsen waar deze nu nog ontbreken, zoals een aantal passages onder viaducten. Verder geldt: meer ruimte voor het verkeer verkleint de kans op ongevallen. Zo krijgen auto's in het nieuwe knooppunt aanzienlijk meer ruimte om van rijstrook te wisselen. De kans op zijwaartse aanrijdingen (flankongevallen) neemt daardoor af. Dit alles neemt overigens niet weg dat er nog enkele kritische factoren blijven bestaan. Over het geheel genomen heeft het project echter een duidelijk positief effect.

Risico's vervoer gevaarlijke stoffen: geen effecten

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg kan risico's met zich meebrengen voor personen die in de directe omgeving van de weg wonen of verblijven. Er zijn wettelijk vastgelegde grenzen ('plafonds') voor hoe groot deze risico's maximaal mogen zijn. In de huidige situatie en in de referentiesituatie worden deze grenzen niet overschreden doordat ze vrij dicht op de weg liggen. Dat blijft zo. Het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken leidt namelijk niet tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De aanpassing van het knooppunt en de verbreding van de wegen heeft evenmin als gevolg dat bij bestaande woningen de veiligheidsrisico's alsnog boven de wettelijke grens uitkomen.



4.3 Geluid, luchtkwaliteit

Minder geluid en minder hinder

Op een aantal plaatsen worden bestaande geluidschermen verhoogd en op veel plekken worden nieuwe geluidschermen geplaatst. Behalve geluidschermen worden ook bronmaatregelen toegepast. De belangrijkste geluidbron in het geval van snelwegen is het geluid van de banden op het wegdek. Dat maakt het aanbrengen van 'stiller asfalt' een effectieve maatregel om het verkeersgeluid te verminderen.

Het totale pakket van geluidmaatregelen zorgt voor een duidelijke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. De maatregelen hebben bijvoorbeeld als effect dat de oppervlakte van het gebied waar de geluidbelasting hoger is dan 50 deciBel (dB) met 9% afneemt. Belangrijker nog is het aantal woningen en andere geluidgevoelige gebouwen dat aan meer dan 50 dB aan verkeersgeluid blootstaat: in de referentiesituatie zouden dit er ruim 23.000 zijn, de geluidmaatregelen die bij het project horen brengen dit aantal met 20% terug tot 18.500. De afname dient zich vooral aan in Hoevelaken, maar ook in de Amersfoortse wijken Kattenbroek, Zielhorst en Rustenburg.

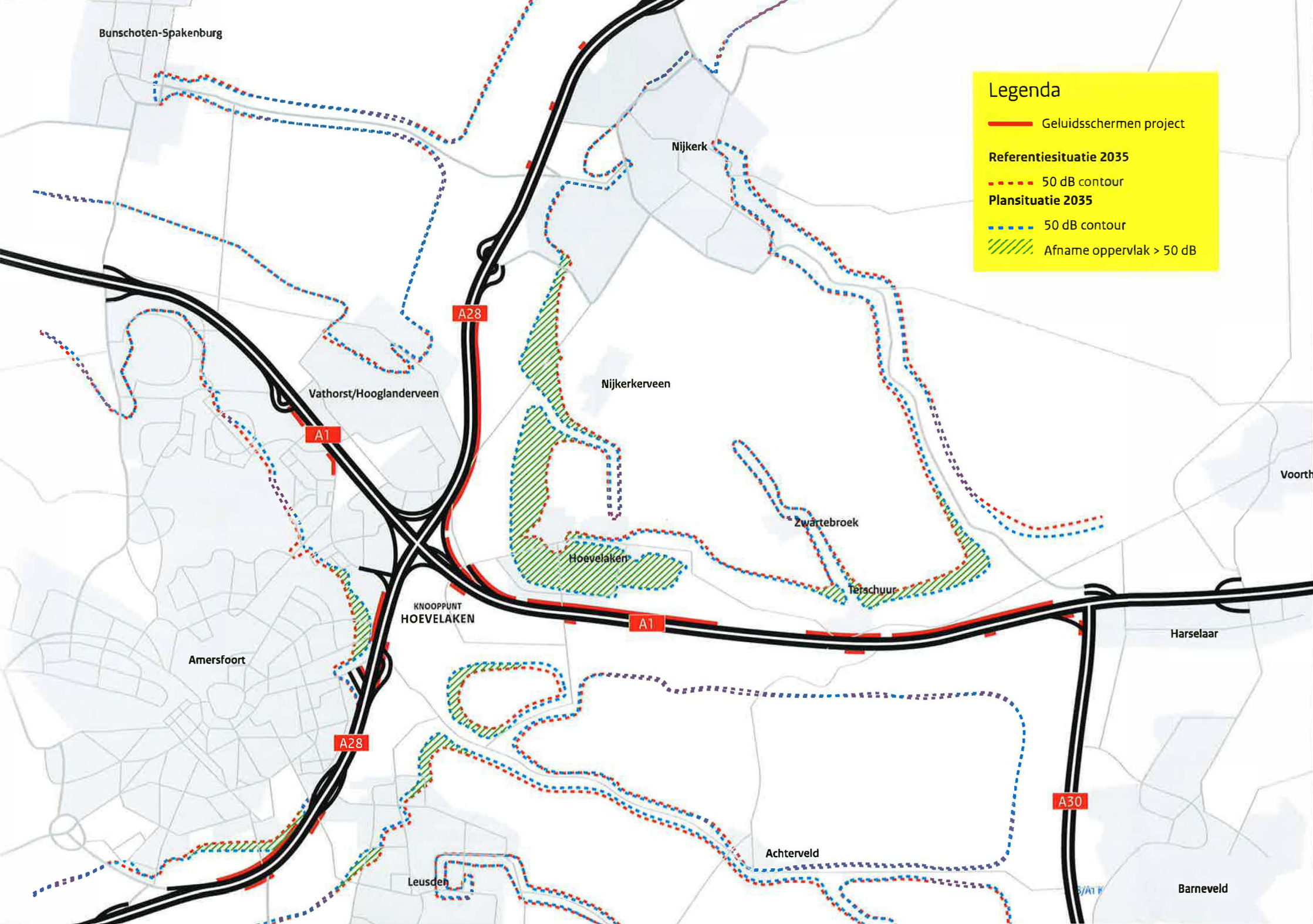
Aparte vermelding verdient nog dat in de referentiesituatie 320 gebouwen meer dan 65 dB aan verkeersgeluid zouden ontvangen, terwijl dit er in de projectsituatie 151 zijn. Deze afname van 53% komt grotendeels doordat op de Hanzeboulevard in Amersfoort – een populaire sluiproute – veel minder verkeer gaat rijden als het project eenmaal gerealiseerd is. De Hanzeboulevard is een treffende illustratie van de hierboven al genoemde wisselwerking tussen snelwegen en onderliggende wegen: betere doorstroming op de snelweg haalt verkeer weg van het onderliggende wegennet.

Luchtkwaliteit: concentraties van stikstofdioxide en fijn stof ruim beneden de wettelijke grenswaarden

Verkeer zorgt voor uitstoot (emissies) van stoffen. In het geval van wegverkeer zijn met name stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) van belang. De emissies van deze stoffen hebben namelijk in het recente verleden op verschillende plaatsen in Nederland geleid tot overschrijding van wettelijke grenswaarden voor de maximaal toelaatbare concentraties ter plekke van woningen, scholen, ziekenhuizen en andere 'gevoelige objecten'.

Een gegeven is dat de hoeveelheid verkeer tot aan 2030 toeneemt. Die toename is er ook als er verder niets gebeurt aan knooppunt Hoevelaken (referentiesituatie), maar realisatie van het project zorgt voor nog enige extra groei. Meer verkeer betekent meer emissies, al wordt dit weer wat afgevlakt doordat het verkeer na realisatie van het project beter doorrijdt. Auto's die gelijkmatig rijden geven namelijk minder uitstoot dan auto's die steeds afremmen en weer optrekken. Niettemin: per saldo zorgt het project ervoor dat het verkeer jaarlijks zo'n 5% meer aan stikstofdioxide en fijn stof uitstoot dan in de referentiesituatie het geval zou zijn.

Doordat de uitstoot met zo'n 5% toeneemt, heeft realisatie van het project ook een klein effect op de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof in de omgeving van het knooppunt en de A1 en de A28. Die concentraties blijven echter hoe dan ook ver onder de wettelijke grenswaarden: hooguit 65% van de maximaal toelaatbare concentratie.



4.4 Natuur

Geen nadelige effecten voor Natura 2000-gebieden

Wet- en regelgeving op het gebied van natuur beschermt gebieden en soorten (planten en dieren). Beschermd zijn om te beginnen de zogenoemde Natura 2000-gebieden. Voor deze gebieden, zo heeft het onderzoek aangetoond, heeft het project geen ontoelaatbare effecten. Dat geldt voor verder weg gelegen gebieden, zoals de Veluwe en de Oostelijke Vechtplassen, maar het geldt evenzeer voor het Natura 2000-gebied dat het dichtst bij ligt: Arkemheen. Het te verbreden deel van de A28-Noord grenst aan dit gebied, maar de verbreding van de weg neemt geen ruimte in beslag binnen het natuurgebied zelf. Er is dus geen sprake van oppervlakteverlies. Er treedt evenmin verstoring op door verkeersgeluid: de soorten die in dit gebied speciale bescherming genieten zijn namelijk niet gevoelig voor een lichte toename van geluid. Ook is geen sprake van verstoring door licht of negatieve effecten door wijzigingen in de grondwaterstand of anderszins.

Toename van verkeer leidt tot toename van de uitstoot van stikstofdioxide. Het project draagt daaraan bij, zoals aan het eind van de vorige paragraaf is aangegeven. Samen met de uitstoot vanuit andere bronnen zoals de landbouw en de industrie, slaat een deel van de door het verkeer uitgestoten stikstofdioxide neer als stikstof ('stikstofdepositie') in beschermde natuurgebieden. Een landelijk 'Programma Aanpak Stikstof' (PAS) voorziet in maatregelen om negatieve effecten van het totaal aan stikstofdepositie vanuit de verschillende bronnen ongedaan te maken. Het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is opgenomen in dit PAS: nadelige effecten worden via dit programma aangepakt.

Ruimtebeslag op gebied van het Natuurnetwerk Nederland: aanvullende maatregelen vereist

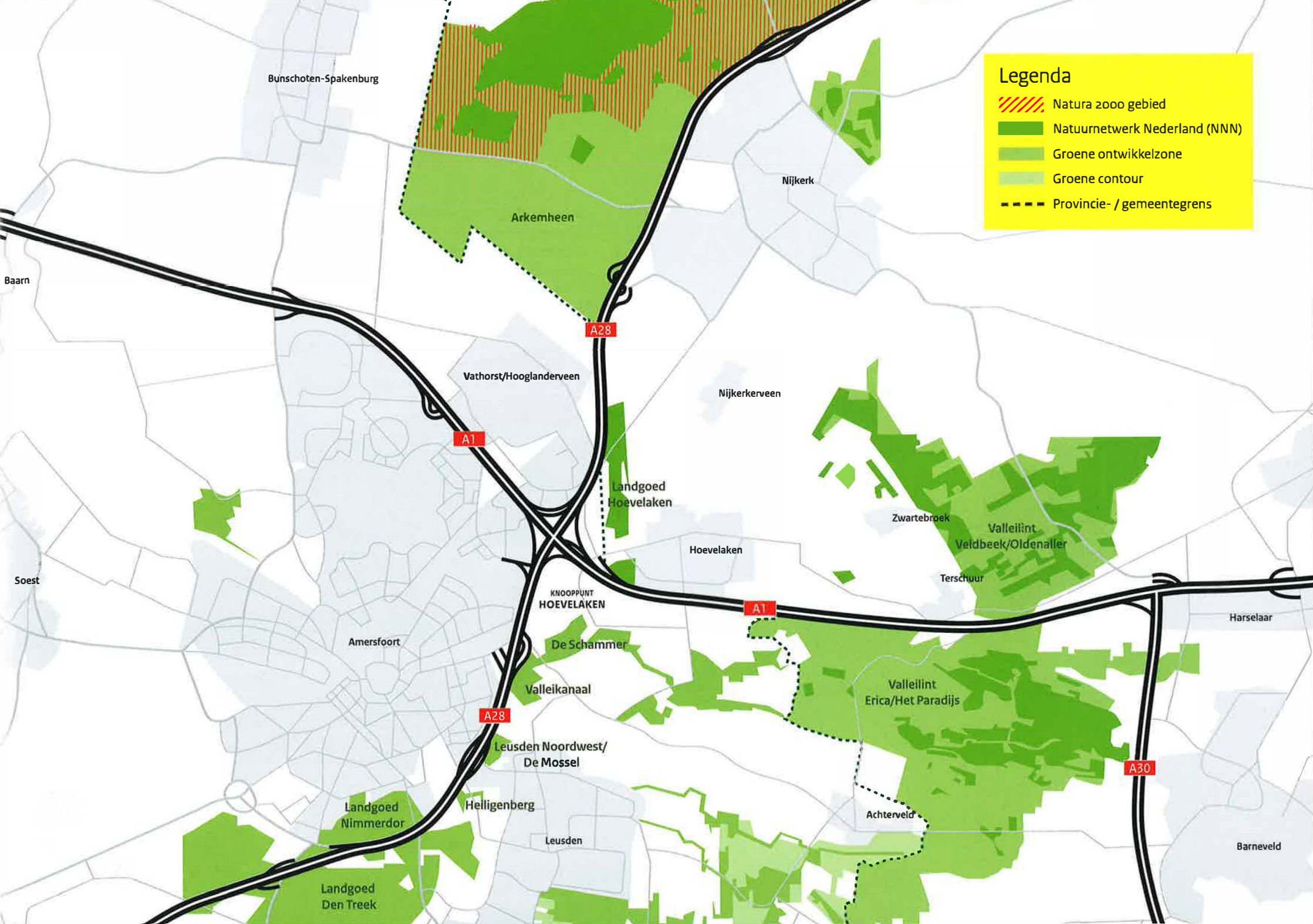
De verbreding van de A28 en de A1 gaat ruimte vergen in enkele gebieden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), waaronder landgoed Hoevelaken, natuurgebied De Schammer en landgoed Nimmerdor. Voor deze NNN-gebieden gelden bepaalde spelregels waarop de betrokken provincies toezien. Een van die spelregels is dat oppervlakteverlies ongedaan gemaakt moet worden: door herstelmaatregelen op de plek waar gewerkt is en door het daarna nog resterende verlies elders te compenseren, zodat de natuur er per saldo niet op achteruitgaat.

Als onderdeel van het ontwerptracébesluit is een mitigatie- en compensatieplan uitgewerkt. Dit plan wordt tegelijk met het definitieve tracébesluit vastgesteld en biedt de garantie dat herstel ('mitigatie') en compensatie ook inderdaad zal plaatsvinden, voor een deel zelfs al voordat de andere werkzaamheden van start gaan. Met inbegrip van de maatregelen uit het mitigatie- en compensatieplan is het eindresultaat voor de NNN-gebieden dat er geen negatieve effecten zijn. Tegelijk zijn er twee positieve effecten:

- Het nieuwe ecorecreaduct over de A28-Zuid heen gaat de landgoederen Nimmerdor en Den Treek verbinden. Zowel dieren als recreanten profiteren daarvan.
- In verschillende NNN-gebieden neemt de geluidbelasting af; deels door de geluidmaatregelen van het project, maar ook doordat de wegen in deze gebieden rustiger worden omdat sluiptverkeer weer meer van de snelwegen gebruik gaat maken.

Beschermde soorten: ontheffing nodig

Vanwege de mogelijke effecten op beschermde vogelsoorten en andere beschermde dieren moet voorafgaand aan de werkzaamheden een ontheffing aangevraagd worden in het kader van de Wet natuurbescherming. Maar ook als een ontheffing wordt verleend, blijft wél de verplichting bestaan eerst al het mogelijke te doen om effecten op beschermde soorten te voorkomen of maximaal te beperken. Dat gaat ook bij dit project gebeuren, opnieuw voor een deel al voordat de echte aanlegwerkzaamheden beginnen. Dit houdt bijvoorbeeld in dat een potentieel broedgebied waar werkzaamheden gepland zijn voor de start van het broedseizoen tijdelijk ongeschikt wordt gemaakt voor broedvogels. Dat zorgt ervoor dat broedvogels in dat jaar een andere plek zoeken om te nestelen. In andere gevallen is het effectief om vlak naast de plek waar gewerkt gaat worden nieuw leefgebied aan te leggen. Dit gebeurt bijvoorbeeld voor de ringslangen die bij de Heiligenbergerbeek huizen. Verder wordt schade voorkomen met een zorgvuldige timing van werkzaamheden, buiten het broedseizoen bijvoorbeeld. In het mitigatie- en compensatieplan dat hoort bij het ontwerptracébesluit zijn al dit soort maatregelen ten behoeve van beschermde soorten opgenomen. In de in te dienen aanvraag voor de ontheffing worden ze tot in detail uitgewerkt.





LOGISTIEK

ZEEWOLDE

HOLLAND

FAIR TRADE SCHOKOLADE

Nijkerk
Putten
Zeevalde

U2317665

L. Ambacht

THIRA

4.5 Bodem, water, archeologie

Bodem: geen effecten

Het project heeft geen effecten voor de kwaliteit van het grondwater en de bodem. Op één punt is er een licht positief effect: de verontreinigingen in de bestaande wegbermen worden verwijderd. Na de verbreding worden de nieuwe wegbermen, net als nu, geschikt gemaakt om verontreinigingen in het water dat van de weg afstroomt op te vangen. Die verontreinigingen komen daardoor niet in de bodem terecht.

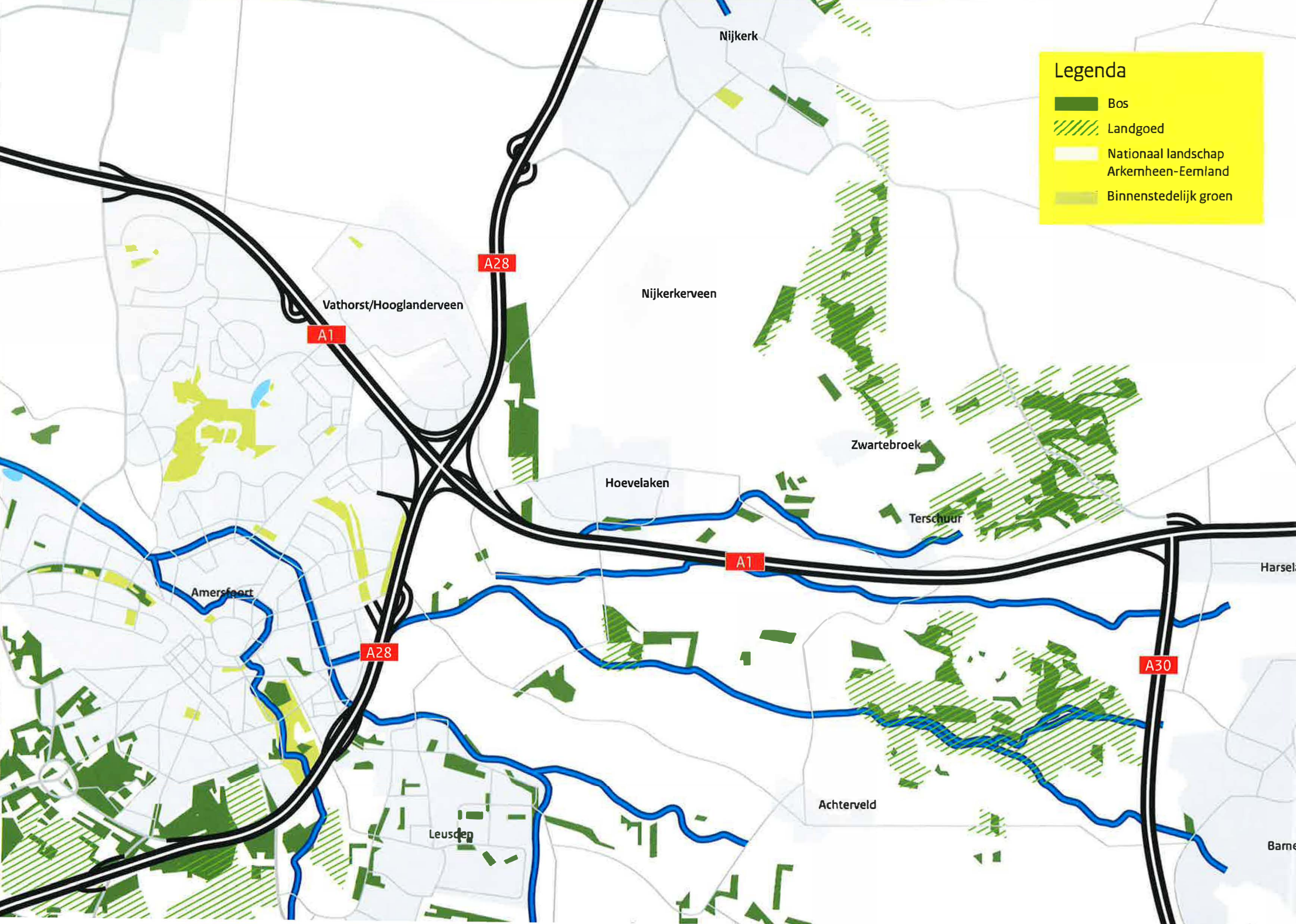
Water: maatregelen uit Waterstructuurplan

Een vereiste is dat de aanpassingen aan de weg niet leiden tot verslechtering van het watersysteem. Dit betekent bijvoorbeeld dat gedempte watergangen elders weer moeten terugkomen en dat er compensatie moet komen voor de toename van de oppervlakte aan wegverharding. Het waterstructuurplan, een van de bijlagen bij het ontwerptractébesluit, bevat een concrete uitwerking van de maatregelen om effecten op het watersysteem te voorkomen en te compenseren.

Archeologie: graafwerkzaamheden kunnen negatief effect hebben

Het is de verwachting dat er bij de wegverbreding op een aantal plekken archeologische waarden (bijvoorbeeld voorwerpen) in de bodem worden aangetroffen. Voor archeologische waarden geldt dat het de voorkeur heeft deze in de bodem ('in situ') te laten zitten, hetgeen uiteraard niet mogelijk is als er graafwerkzaamheden plaatsvinden. Voordat de werkzaamheden starten vindt aanvullend archeologisch onderzoek plaats.





Legenda

- Bos
- Landgoed
- Nationaal landschap Arkemheen-Eemland
- Binnenstedelijk groen

4.6 Ruimtegebruik, landschap, sociale aspecten

Ruimtegebruik: extra ruimte nodig voor verbreding

Een van de negatieve effecten van het project is het ruimtegebruik. Door de verbreding van de A1 en de A28 en door de aanpassing van het knooppunt gaat de weginfrastructuur ruimte in beslag nemen die nu nog voor andere functies wordt gebruikt. Zo is er ruimtebeslag op werkgebieden, recreatiegebied en landbouwgrond. Ook moeten er enkele panden (woningen, bedrijven) verdwijnen.

Landschap: licht negatieve effecten ondanks maatregelen

Bij het ontwerp tracébesluit hoort een landschapsplan. Dit plan geeft aan hoe de verbreding van de wegen en de aanpassing van het knooppunt landschappelijk worden ingepast en welke aanvullende inrichtingsmaatregelen worden getroffen om negatieve effecten te verzachten. Ook na realisatie van dergelijke inrichtingsmaatregelen zijn de landschappelijke effecten, door het verdwijnen van bestaande waarden zoals beplanting, over het geheel genomen echter als negatief aan te merken.

Langs de A28 ligt een aantal landgoederen die geraakt worden door de verbreding van de weg. Bij landgoed Hoevelaken, landgoed Nimmerdor en buitenplaats Heiligenberg verdwijnt daardoor de beplanting die direct langs de weg staat. Om de invloed hiervan op de landgoederen te verkleinen, komt vanuit het project geld beschikbaar voor het beheer van deze landgoederen. Hiermee kunnen de landgoederen op andere delen verbeterd worden. Ook zijn in het landschapsplan beplantingsvoorstellen opgenomen die ervoor zorgen dat de geraakte randen van de landgoederen zo goed mogelijk ingepast worden in de nieuwe situatie.

Een van de andere consequenties van het project is dat de wegen – én de geluidschermen – vanaf veel plekken in de omgeving straks duidelijker zichtbaar zullen zijn dan nu. Dat komt doordat veel bestaande beplanting langs de wegen verdwijnt. In het eerder al genoemde mitigatie- en compensatieplan zijn de herstelmaatregelen uitgewerkt. Het uitgangspunt is: beplanting die verdwijnt, wordt gecompenseerd. Op veel plekken gebeurt dit door na de wegwerkzaamheden ter plekke nieuw groen terug te brengen, al zal het in die gevallen wel enige tijd duren voordat nieuwe bomen en struiken weer net zo hoog en dicht zijn als dat wat er eerst stond. In een beperkt aantal gevallen wordt verdwijnende beplanting ergens anders gecompenseerd. Een voorbeeld is de bestaande houtsingel tussen de A1 en de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn. Deze moet worden gekapt. Op die specifieke plaats is er straks geen ruimte meer om een nieuwe vergelijkbare houtsingel aan te leggen. Daarom vindt compensatie elders plaats.

Sociale aspecten: sociale veiligheid is aandachtspunt

Bij de sociale aspecten spelen de onderdoorgangen onder de A28 en de A1 een belangrijke rol. Bestaande onderdoorgangen worden langer door de wegverbreding, waardoor gebruikers ze als minder sociaal veilig gaan ervaren. Ook bij de nieuwe onderdoorgangen is sociale veiligheid een aandachtspunt. Bestaande onderdoorgangen worden gehandhaafd waardoor de A1 en A28 geen grotere barrière gaan vormen. Door de aanleg van nieuwe onderdoorgangen neemt de bereikbaarheid zelfs toe. Op een aantal plekken wordt het uitzicht van omwonenden licht negatief beïnvloed. Dit komt doordat de wegen dichter op woningen komen te liggen of het uitzicht geblokkeerd wordt door nieuwe of verhoogde geluidschermen.

5 De volgende stappen

Het tracébesluit, verdere voorbereiding en vanaf 2021: werk in uitvoering

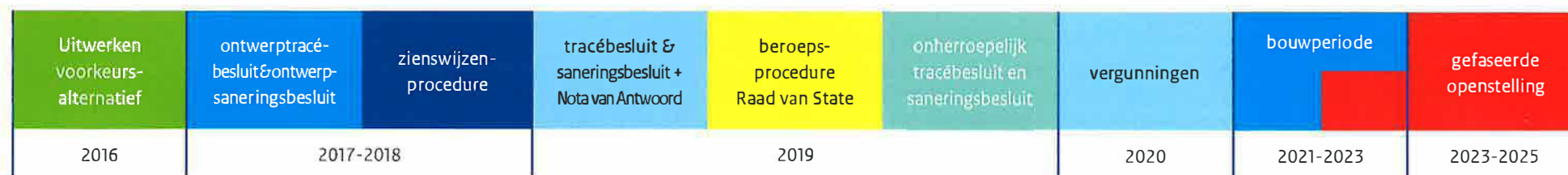
Besluitvorming: het tracébesluit en het saneringsbesluit

In 2018-2019 vindt de besluitvorming over het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken plaats. Dat verloopt via een aantal stappen (zie Afbeelding 5.1):

- Het ontwerptractébesluit A28/A1 Knooppunt Hoevelaken ligt zes weken ter inzage, tegelijk met verschillende andere documenten, waaronder het milieueffectrapport (MER) en het ontwerp saneringsbesluit. Gedurende deze periode kan een ieder reageren door een zienswijze in te dienen. Dat kan via het zienswijzeformulier op www.platformparticipatie.nl/knooppunthoevelaken. Praktische informatie over deze inspraakronde, zoals data en locaties van informatiebijeenkomsten en de adressen waar de documenten ter inzage liggen, vindt u elders in dit hoofdstuk.
- De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de verantwoordelijkheid voor het uiteindelijke tracébesluit en saneringsbesluit. De minister weegt de ontvangen zienswijzen mee in haar besluit en geeft antwoord op de zienswijzen in de Nota van Antwoord. Voorafgaand aan de besluitvorming laat zij zich adviseren door de bestuurlijke partners: de

gemeenten Amersfoort, Nijkerk, Leusden, Barneveld en Bunschoten, de provincies Utrecht en Gelderland en het waterschap Vallei en Veluwe. Op basis van de zienswijzen en de adviezen bepaalt de minister of er nog bijstellingen nodig zijn. Eventuele bijstellingen worden verwerkt in het tracébesluit en/of het saneringsbesluit. Daarna stelt zij het tracébesluit en ook het saneringsbesluit vast.

- Op het tracébesluit en saneringsbesluit kan gereageerd worden door middel van een beroep bij de Raad van State. Wie een beroep wil indienen moet ook een zienswijze hebben ingediend op het ontwerptractébesluit of het ontwerp saneringsbesluit. Dit geldt niet voor delen van het tracébesluit of saneringsbesluit die nieuw zijn ten opzichte van de ontwerpdocumenten. Op deze nieuwe delen kan direct een beroep worden ingediend omdat hierop geen zienswijze ingediend kon worden. Na afhandeling van eventuele beroepen zijn het tracébesluit en het saneringsbesluit onherroepelijk.



Afbeelding 5.1

Vorbereiding van de werkzaamheden

Na de afronding van de besluitvorming gaat de Combinatie A1|28 het project realiseren. Aan de start van de feitelijke wegwerkzaamheden (in 2021) gaan eerst nog de nodige voorbereidingen vooraf. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om bouwvergunningen en voorbereidend werk zoals het verleggen van kabels en leidingen. Verder zijn er verschillende natuurmaatregelen die al vooraf gerealiseerd moeten worden, bijvoorbeeld het maken van nieuw leefgebied voor bepaalde dieren.

2021-2025: werk in uitvoering

In 2021 begint het echte werk. In 2025 wordt de bouw afgerond. In totaal wordt er dus 5 jaar gewerkt aan de realisatie van dit grote project: heel intensief, vaak ook op verschillende plaatsen tegelijk. Daarbij verdienen twee bijzonderheden aparte vermelding:

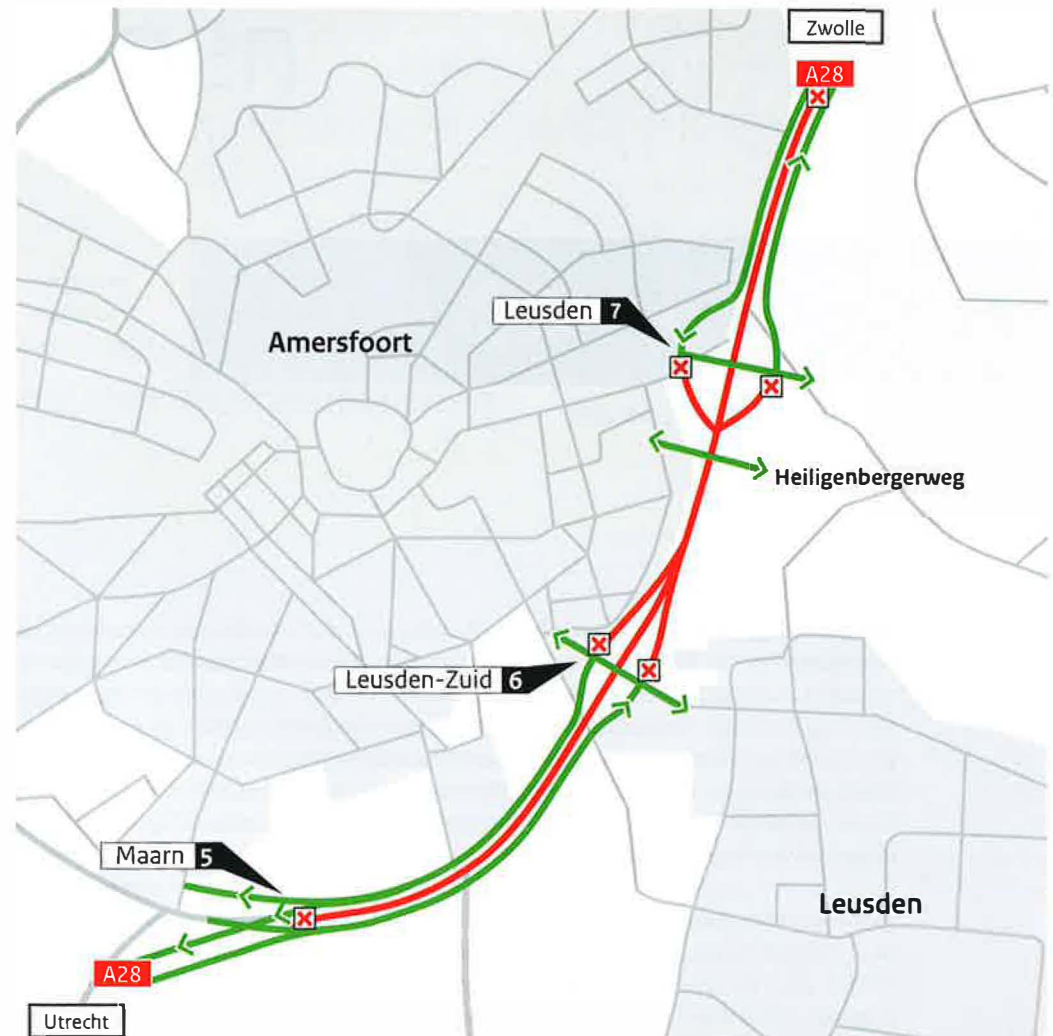
- In de praktijk worden bij wegverbredingen de werkzaamheden meestal grotendeels vanaf de weg uitgevoerd. Dat maakt het noodzakelijk rijstroken tijdelijk af te sluiten of te versmallen en snelheidsverlagingen toe te passen. Dit geeft vaak aanleiding tot extra files en tot risico's op ongevallen. Specifiek voor de aanpak van dit project is dat er, meer dan

anders, vanaf werkstroken en werkterreinen aan de buitenzijde van de weg gewerkt wordt. Van het nieuwe knooppunt Hoevelaken kan een aanzienlijk deel aangelegd worden zonder dat de bestaande lussen en verbindingen van het knooppunt afgesloten hoeven te worden: het nieuwe knooppunt wordt als het ware deels om het bestaande knooppunt heen gebouwd. Door zowel bij de wegverbreding als bij de nieuwbouw van het knooppunt waar mogelijk van buiten naar binnen te werken, kan de bestaande infrastructuur tijdens de werkzaamheden in gebruik blijven als dit maar enigszins doenlijk is. Dit beperkt de hinder voor de weggebruikers en het zorgt ervoor dat het knooppunt zijn belangrijke functie voor het doorgaande en regionale verkeer ook tijdens de bouwfase zo goed mogelijk kan blijven vervullen.

- In de zomervakantie van 2023 wordt het deel van de A28-Zuid tussen de aansluitingen 5 Maarn en 8 Amersfoort gedurende ongeveer twee weken afgesloten: zie Afbeelding 5.2 op pagina 30. Op dit wegvak moeten veel viaducten, onderdoorgangen en toe- en afritten worden aangepast. Door dit werk zoveel mogelijk te clusteren in een relatief rustige periode kunnen de werkzaamheden effectief en veilig worden uitgevoerd, terwijl de hinder ervan beperkt blijft.

Tijdens de bouw zijn langs de weg werkstroken nodig. Ter plaatse van aan te passen viaducten en onderdoorgangen komen ook tijdelijke bouwplaatsen. Na afloop worden die werkstroken en bouwplaatsen weer geschikt gemaakt voor hun oorspronkelijke of nieuwe functie. Voor een groot project zoals dit zijn daarnaast drie werkterreinen ("bouwhubs") nodig die gedurende de hele aanlegperiode in gebruik zijn. Deze terreinen dienen voor de tijdelijke opslag van bouw materiaal en –materieel en voorzieningen voor de werklieden (parkeren, kantines, enzovoort).

Hoe het werk precies wordt uitgevoerd, is op dit moment nog niet in detail aan te geven. Maar een belangrijk uitgangspunt is de hinder voor weggebruikers, omwonenden en bedrijven zoveel mogelijk te beperken. Bovendien zijn er, bijvoorbeeld als het om bouwlawaai gaat, wettelijke grenzen. Verder wordt ervoor gezorgd dat weggebruikers, omwonenden en bedrijven vooraf goede informatie krijgen over tijdelijke afsluitingen, veilige omleidingsroutes (bijvoorbeeld bij fietsroutes voor scholieren) en dergelijke.



Afbeelding 5.2

Waar kunt u het OTB/MER en OSB inzien?

Alle stukken kunt u digitaal inzien via www.platformparticipatie.nl/knooppunthoevelaken. Tijdens de formele inspraakperiode kunt u de stukken ook op papier bekijken. Het OTB/MER en het OSB liggen ter inzage op de volgende locaties:

- Rijkswaterstaat locatie Westraven, Griffioenlaan 2 in Utrecht
- Huis voor de Provincie Utrecht, Archimedeslaan 6 in Utrecht
- Huis der Provincie Gelderland, Markt 11 in Arnhem
- Stadhuis Amersfoort, Stadhuisplein 1 in Amersfoort
- Stadhuis Nijkerk, Kolkstraat 27 in Nijkerk
- Gemeentehuis Leusden, 't Erf 1 in Leusden
- Gemeentehuis Barneveld, Raadhuisplein 2 in Barneveld
- Gemeentehuis Bunschoten, Stadsspuij 1 in Bunschoten-Spakenburg
- Waterschapshuis Vallei en Veluwe, Steenbokstraat 10 in Apeldoorn

Hoe kunt u een zienswijze indienen?

Iedereen kan tijdens de formele inspraakperiode zienswijzen indienen. In uw zienswijze kunt u ingaan op alle onderdelen van het OTB/MER en het OSB.

Digitaal

Het liefst ontvangen wij uw zienswijze digitaal via www.platformparticipatie.nl/knooppunthoevelaken. Hier vindt u ook het digitaal zienswijzeformulier. Zodra uw zienswijze is ontvangen, krijgt u hiervan een bevestiging per e-mail.

Per post

U kunt uw zienswijze ook op schrift zetten. In dat geval stuurt u uw brief, onder vermelding van 'zienswijze A28/A1 Knooppunt Hoevelaken' naar de directie Participatie, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag. Zodra uw zienswijze is ontvangen, krijgt u een schriftelijke ontvangstbevestiging.

Mondeling

U kunt uw zienswijze ook mondeling kenbaar maken bij de directie Participatie. Dat kan telefonisch tijdens kantooruren op telefoonnummer 070 456 89 99 of tijdens een van de informatiebijeenkomsten. Bij iedere bijeenkomst zijn notulisten aanwezig die uw zienswijze kunnen registreren.

Informatiebijeenkomsten

Rijkswaterstaat organiseert vijf informatiebijeenkomsten om de plannen voor het knooppunt Hoevelaken verder toe te lichten en uw vragen te beantwoorden. De bijeenkomsten zijn steeds van 19:00 uur tot 21:00 uur. U kunt op elk tijdstip binnenlopen en u hoeft zich niet vooraf aan te melden. Kijk voor de exacte data en locaties op www.rijkswaterstaat.nl/hoevelaken of www.platformparticipatie.nl/knooppunthoevelaken.

Wilt u meer informatie?

Meer informatie over de zienswijzenprocedure vindt u op www.platformparticipatie.nl/knooppunthoevelaken. Ook kunt u tijdens kantooruren bellen met de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op telefoonnummer 070 456 89 99.

Voor meer informatie over het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken kunt u terecht op www.rijkswaterstaat.nl/hoevelaken. U kunt u ook bellen met de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat op het gratis telefoonnummer 0800 8002. De Landelijke Informatielijn is bereikbaar van maandag tot en met vrijdag van 07.00 uur tot 20.00 uur; in het weekend en tijdens feestdagen van 10.00 uur tot 18.30 uur.

Deze samenvatting is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Toch kan het voorkomen dat er onjuistheden in de tekst en/of de afbeeldingen staan. Aan de tekst en afbeeldingen kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl
0800 - 8002

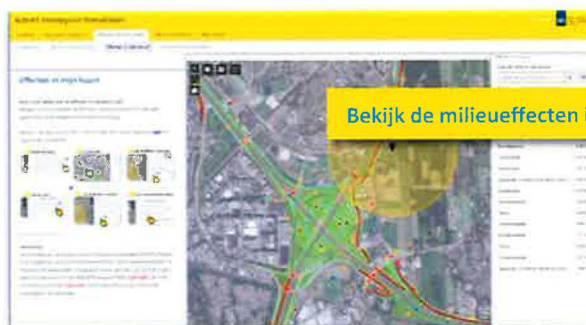
september 2018 | MN0918ZB005

Projectwebsite A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

www.knooppunt-hoevelaken.nl

Vindt wat u wilt weten over uw eigen omgeving – nu en straks

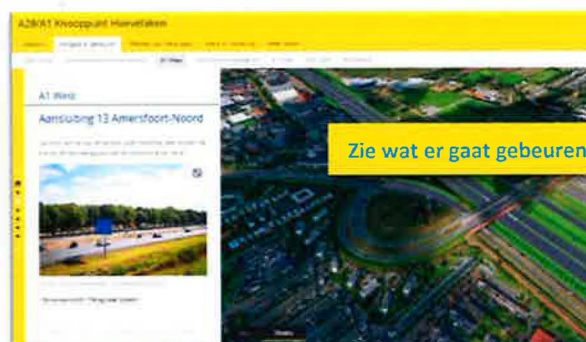
Op de projectsite vindt u de hoofdlijnen van het project en de effecten daarvan, duidelijk en interactief gepresenteerd.



Bekijk de milieueffecten in uw buurt

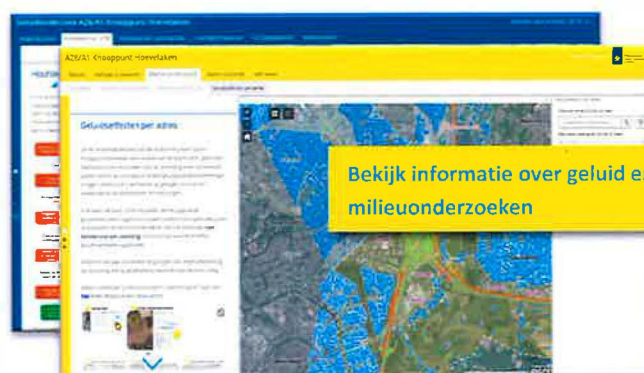
Een eerste kennismaking met het project:

- vanuit uw eigen woon- en leefomgeving
- in de huidige en de toekomstige situatie



Zie wat er gaat gebeuren

De projectwebsite helpt u de informatie te vinden die u zoekt.



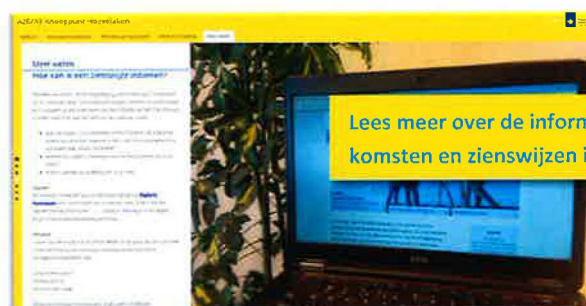
Bekijk informatie over geluid en de milieuonderzoeken

Gebruikstip De mogelijkheden van deze site gebruikt u het best met Google Chrome of Internet Explorer, versie 11. De site is niet geschikt voor gebruik met een smartphone.

Disclaimer De projectsite is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Toch kan het voorkomen dat er onjuistheden in de tekst, afbeeldingen en/of kaartmateriaal staan. Aan de tekst, afbeeldingen en kaarten kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.

Alle officiële stukken vindt u op

www.platformparticipatie.nl/knooppunthoevelaken.



Lees meer over de informatiebijeenkomsten en zienswijzen indienen