



Voor een goede en veilige doorstroming, met oog voor de omgeving

# Uitwerking voorkeursalternatief knooppunt Hoevelaken, A1 en A28

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.





# Inhoud

<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1</b> <b>Waarom wordt knooppunt Hoevelaken aangepakt?</b>	<b>6</b>
<b>Hoofdstuk 2</b> <b>De procedure tot nu toe</b>	<b>8</b>
2.1 Hoofdalternatieven vergelijken	9
2.2 Aanbesteding	9
2.3 Combinatie A1 28 wint de aanbesteding	9
2.4 Uitwerken aanbiedingsontwerp	11
<b>Hoofdstuk 3</b> <b>Zo ziet knooppunt Hoevelaken er straks uit</b>	<b>12</b>
3.1 Deelgebied 1a Knooppunt Hoevelaken	13
3.2 Deelgebied 1b Knooppunt Hoevelaken en aansluitende delen A1 en A28	14
3.3 Deelgebied 2 A1 Oost	15
3.4 Deelgebied 3 A1 West	16
3.5 Deelgebied 4 A28 Noord	17
3.6 Deelgebied 5 A28 Zuid	18
<b>Hoofdstuk 4</b> <b>Op naar het (ontwerp)tracébesluit</b>	<b>20</b>



## Inleiding

# Knooppunt Hoevelaken, een bijzonder project

Het is zover: het project knooppunt Hoevelaken gaat een nieuwe fase in. Dit betekent dat het aanbiedingsontwerp en de plannen die er liggen verder uitgewerkt kunnen worden. Een belangrijke mijlpaal op weg naar het definitieve tracébesluit.

Project Knooppunt Hoevelaken is een bijzonder project met een geheel eigen aanpak. Zo werd al vroeg in het traject besloten om de markt te laten meedenken over de plannen. En dat leidde tot een beter ontwerp. Bovendien waren zo meer oplossingen voor het verbeteren van de leefomgeving rond het knooppunt mogelijk dan waar eerder op was gerekend.

De intensieve samenwerking tussen Rijksoverheid en betrokken overheden uit de regio maakt het project ook bijzonder. Rijkswaterstaat, de provincies Utrecht en Gelderland, de gemeentes Amersfoort, Nijkerk, Leusden, Barneveld en Bunschoten en het waterschap Vallei en Veluwe konden door

regelmatig overleg goede afspraken maken over de invulling van de plannen.

Tot slot is het uniek dat omwonenden, bedrijven en belangenorganisaties uit de regio nauw bij het project zijn betrokken. Al deze partijen konden op verschillende momenten ideeën en wensen aandragen.

Het inmiddels verder uitgewerkte voorkeursalternatief door de Combinatie A1|28 dient als onderligger voor het toekomstige (ontwerp-) tracébesluit. Het tracébesluit vormt het juridisch kader waarbinnen het ontwerp gerealiseerd moet worden. Bij deze uitwerking moeten de meest actuele verkeerscijfers worden gebruikt (prognoses). Het kan zijn dat deze nieuwe verkeerscijfers ook tot aanpassingen van het ontwerp leiden. In dit boekje worden de eerste contouren van dit ontwerp-tracébesluit toegelicht en leest u op hoofdlijnen op basis van welke informatie de milieueffectonderzoeken starten.

## Hoofdstuk 1

# Waarom wordt knooppunt Hoevelaken aangepakt?

**Knooppunt Hoevelaken is een belangrijk verkeersknooppunt. Helaas staan er op en rond het knooppunt vaak lange files.**

### Lange files

Het verkeer uit het noorden, oosten en zuiden van Nederland moet over de wegen van midden Nederland om de randstad te bereiken en andersom. In de spitsuren en bij ongevallen staan hier vaak lange files, waaronder op knooppunt Hoevelaken en de aansluitende A1 en A28. Dit zorgt niet alleen voor een minder goede doorstroming tussen de verschillende regio's, maar ook voor een minder goede bereikbaarheid van midden Nederland.

### Minder hinder voor de omgeving

Daarnaast zorgen de files voor een minder prettige leefomgeving voor de bewoners van omliggende steden en dorpen, waaronder Amersfoort, Leusden, Hoevelaken, Nijkerk en Terschuur. Het gaat

hierbij vooral om sluisverkeer, geluidshinder en een verminderde luchtkwaliteit. Als de doorstroming van het verkeer op het knooppunt, de A1 en de A28 verbetert, neemt ook de hinder voor de omgeving af.

### Vernieuwd knooppunt, meer rijstroken

De verwachting is dat het verkeer de komende jaren zal toenemen en daarmee ook de files. Daarom besloot de minister van Infrastructuur en Milieu in 2008 om het probleem flink aan te pakken: knooppunt Hoevelaken wordt aangepast en de A1 tussen Bunschoten en Barneveld en de A28 tussen Nijkerk en Leusden krijgen meer rijstroken.



Hoofdstuk 2

# De procedure tot nu toe





**De nieuwe vorm van het knooppunt en de verbreding van de wegen ernaar toe, zijn het resultaat van een proces waarin verschillende stappen zijn doorlopen.**

In 2008 gaf de minister van Infrastructuur en Milieu aan dat verschillende oplossingsalternatieven onderzocht konden worden voor de verkeersproblemen op en rond knooppunt Hoevelaken. Hierbij werden twee doelen gesteld:

- De doorstroming op de snelwegen en de bereikbaarheid van de regio midden Nederland verbeteren.
- Een goede inpassing van de weg met oog voor de leefomgeving (zoals geluid, luchtkwaliteit en natuur).

## 2.1 Hoofdalternatieven vergelijken

### Verbreden en sorteren

Na het startsein van de minister vergeleek Rijkswaterstaat in 2009 verschillende oplossingen – of hoofdalternatieven – met elkaar (1e fase milieueffectrapport). Hieruit bleek dat het alternatief ‘verbreden met elementen van sorteren’ de beste en milieuvriendelijkste oplossing bood. Dit betekent dat de bestaande weg verbreed gaat worden, waarbij ook goed wordt gekeken naar het beter verdelen van het regionale en doorgaande verkeer.

### Meedenken door de omgeving

Vanaf de start van het project wilde Rijkswaterstaat de ideeën meenemen van omwonenden, bedrijven en belangenorganisaties, zoals de Fietsersbond, natuurorganisaties en de stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar. Zo ook bij het kiezen van het hoofdalternatief. Rijkswaterstaat nodigde de verschillende groepen daarom uit om ideeën aan te dragen en vragen te stellen.

Dit kon tijdens bijeenkomsten van klankbordgroepen en verschillende informatiebijeenkomsten. Mede op basis van de aangedragen ideeën is het hoofdalternatief bepaald.

### Wensen omgeving

Rijkswaterstaat vroeg voor het starten van de aanbesteding de omwonenden en andere belanghebbenden naar hun wensen. Uit onder andere een uitgebreid belevingswaardenonderzoek bleek dat vermindering van het geluid door het snelwegverkeer, verbetering van luchtkwaliteit en handhaving van de aansluiting Hoevelaken op de A1 voor de omgeving belangrijk waren. Deze punten werden meegenomen bij het opstellen van het wensenpakket van de aanbesteding. Op de kaart (pagina 10) ziet u het uiteindelijke wensenpakket van de regio.

## 2.2 Aanbesteding

### Procedure

In 2011 werd bij het uitwerken van het gekozen voorkeursalternatief duidelijk dat dit te duur was om uit te voeren. Daarom besloot de minister van Infrastructuur en Milieu om verschillende marktpartijen eerder dan gebruikelijk in het traject te betrekken en hun ideeën te laten inbrengen via een zogeheten aanbestedingsprocedure.

### Kennis benutten

Door in deze aanbestedingsprocedure de marktpartijen eerder te betrekken, kan Rijkswaterstaat de kennis van deze partij al meenemen in de planuitwerking, wordt de creativiteit van de markt maximaal benut en kunnen meer wensen gerealiseerd worden dan in eerste instantie mogelijk leek.

### Eerste bestuursovereenkomst

Voordat Rijkswaterstaat de markt benaderde, werden afspraken gemaakt met de betrokken provincies, gemeentes en het waterschap om de markt eerder in het proces te benaderen. In maart 2012 werd de eerste bestuursovereenkomst ondertekend (BOK 1).

## Tweede bestuursovereenkomst

In juni 2013 ondertekenden de gemeenten Amersfoort en Nijkerk, de provincies Utrecht en Gelderland en het ministerie van Infrastructuur en Milieu de tweede bestuursovereenkomst (BOK 2) en droegen zij ook financieel bij om de leefbaarheid te verbeteren. Hiermee spraken zij af binnen welke grenzen het nieuwe knooppunt en de wegverbreding moesten passen. Deze grenzen ziet u op de contourenkaart (pagina 11). Ook spraken de partijen af dat het ontwerp minimaal moest zorgen voor een verbeterde verkeersdoorstroming, bereikbaarheid en veiligheid. Tot slot werden de wensen vastgelegd: een verbeterde leefomgeving en goede inpassing van het knooppunt in de omgeving. Deze wensen en eisen zijn vervolgens onderdeel geworden van de aanbesteding van het project.

## 2.3 Combinatie A1|28 wint de aanbesteding

### Combinatie A1|28

De marktpartijen stonden voor de uitdaging om binnen het beschikbare budget alle eisen en zo veel mogelijk wensen in te vullen. In de zomer van 2015 blijkt dat Combinatie A1|28 de meeste wensen kan vervullen, de hinder tijdens de werkzaamheden minimaal weet te houden, goed scoort op duurzaamheid en een goed plan heeft om de planuitwerking te doorlopen. Daarom heeft de Combinatie A1|28 deze aanbesteding gewonnen en gaan ze het project realiseren.

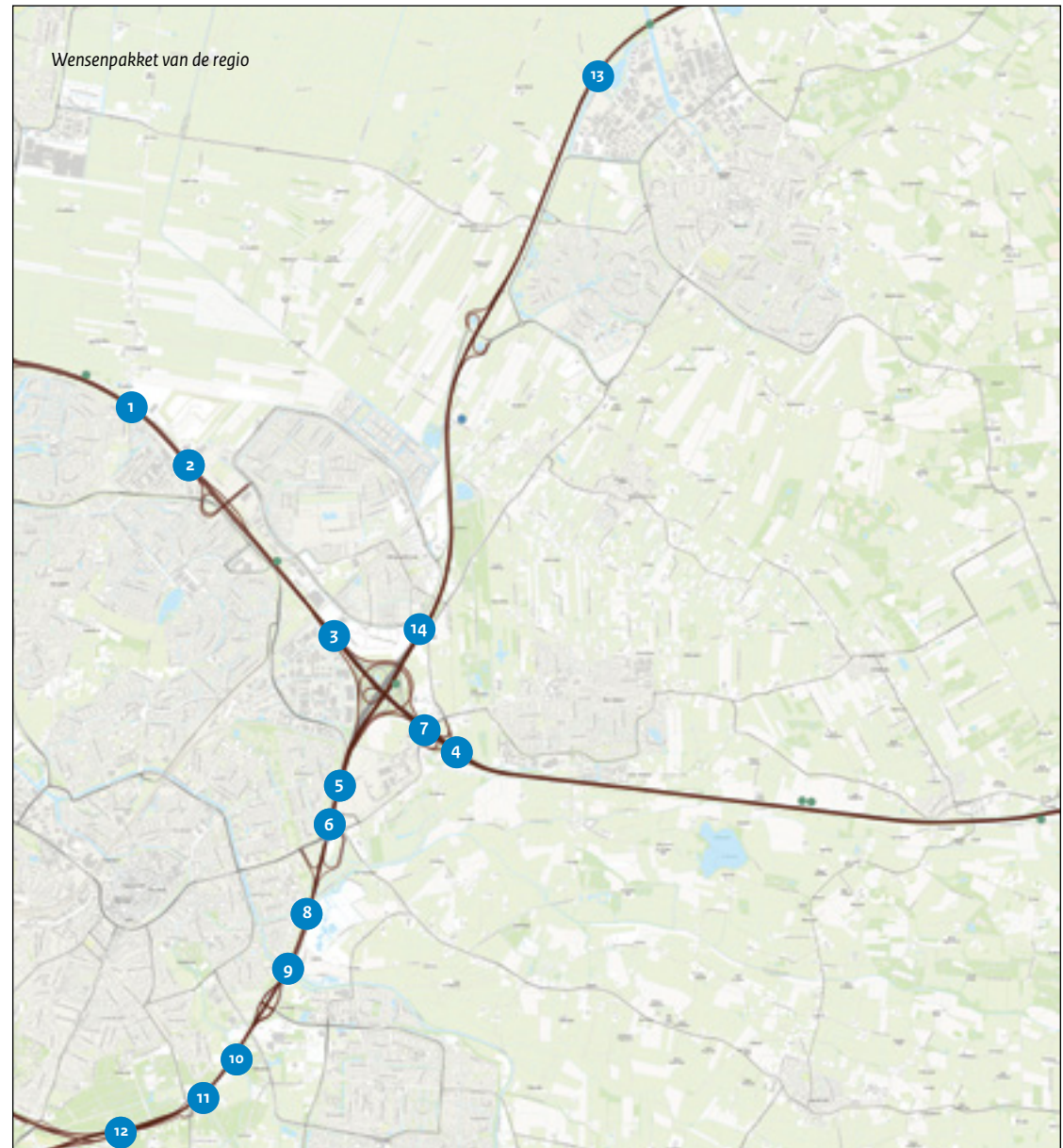
### Ideeën aandragen tijdens de aanbesteding

Tijdens de aanbestedingsprocedure konden omwonenden, bedrijven en belangenorganisaties op een informatiemarkt hun ideeën presenteren aan de marktpartijen. Verschillende van de aangedragen ideeën zijn daadwerkelijk uitgewerkt in het aanbestedingsontwerp, bijvoorbeeld het handhaven van fietsverbindingen tijdens de bouw.

## Regiowensen

Rijkswaterstaat vroeg voor het starten van de aanbesteding de omwonenden en andere belanghebbenden naar hun wensen. Deze punten werden meegenomen bij het opstellen van het wensenpakket van de aanbesteding. Op de kaart hiernaast ziet u het uiteindelijke wensenpakket van de regio. Alle deze regiowensen zijn inmiddels onderdeel geworden van het contract. Ze worden daarmee dus allemaal uitgevoerd.

- 1 Verbreden viaduct Oude Zevenhuizerstraat
- 2 Verbeteren Reiniertunnel voor langzaam verkeer
- 3 Nieuwe verbinding Dantzigweg/Terminalweg
- 4 Aansluiting A1-Hoevelaken van en naar Zwolle en Utrecht
- 5 Fietstunnel Oude Lageweg
- 6 Ongelijkvloerse kruisingen van fietsroute Hogeweg met aansluiting 8 Amersfoort (A28)
- 7 Fietstunnels aansluiting A1 Westerdorpsstraat - Amersfoortsestraat
- 8 Nieuwe fietstunnel Barneveldsebeek
- 9 Verbeteren doorvaarthoogte Valleikanaal
- 10 Voetgangerstunnel Heiligenbergerbeek
- 11 Viaduct Dorresteinseweg aanpassen
- 12 Aanleggen eco-/recreaduct van 25 meter buurtweg Nimmerdor
- 13 Verbreden viaduct Wagergoorweg
- 14 Geluidsbeperkende maatregelen ten oosten van de A28 Noord



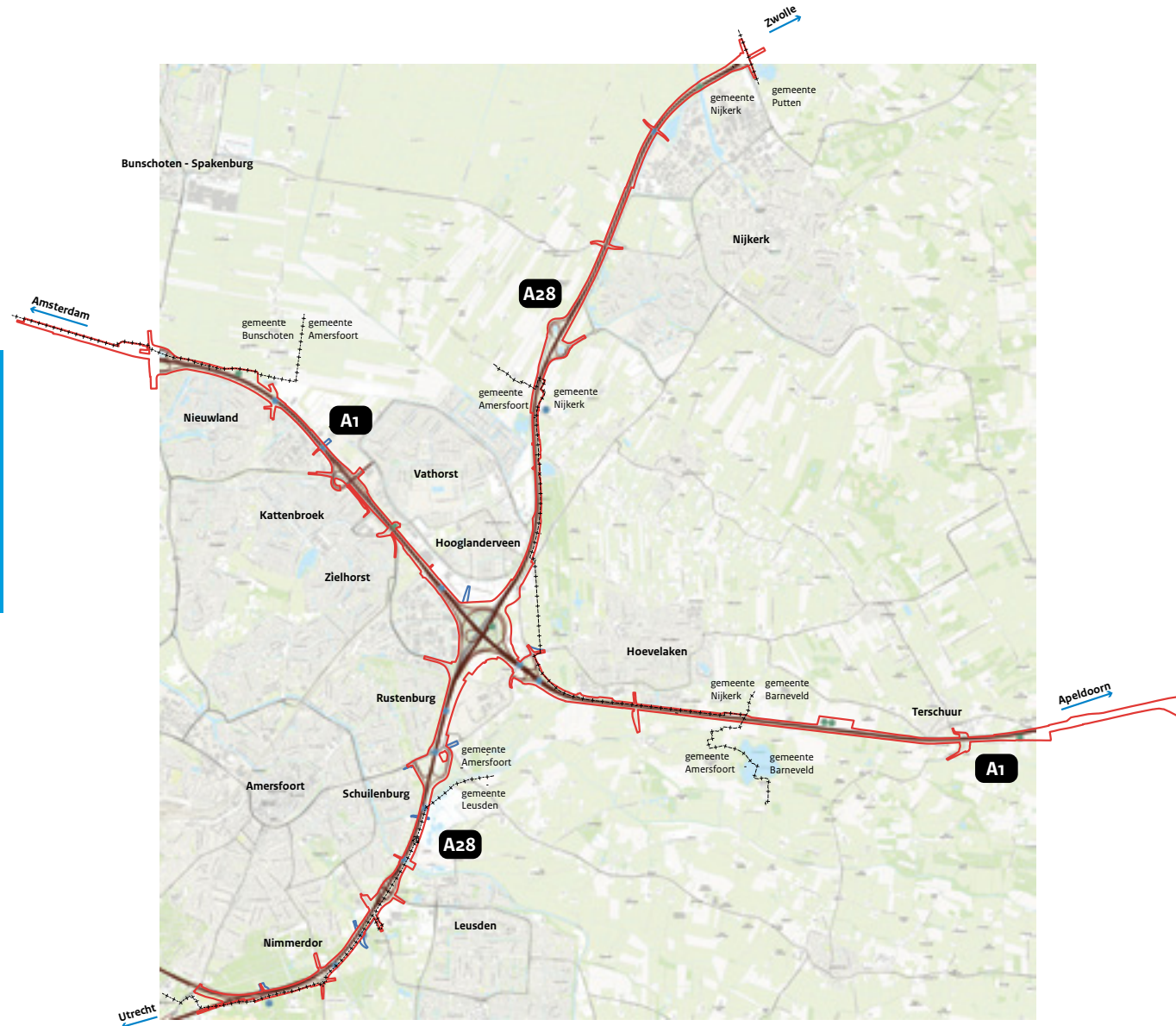
## 2.4 Uitwerken aanbiedingsontwerp

### Bestuurlijke omgeving

Na de gunning presenteerde Combinatie A1|28 haar ontwerp aan de betrokken provincies, gemeentes en het waterschap. Naar aanleiding hiervan is een aantal verbeteringen op het ontwerp verkend. Deze verbeteringen worden overwogen in de ontwerptracébesluitfase, zoals de precieze ligging van fiets- en wandelpaden en de locatie van transparante geluidsschermen.

### Niet bestuurlijke omgeving

In augustus 2015 presenteerde Combinatie A1|28 hun aanbiedingsontwerp aan omwonenden, bedrijven, belangenorganisaties en grondeigenaren. Iedereen kon op de plannen reageren en ideeën aandragen. Hiervan kon een aantal punten niet worden meegenomen, zoals het verplaatsen van de hoogspanningsmast bij de woonwijk Nieuwland in Amersfoort. Een aantal punten en onderwerpen worden nader uitgewerkt in de ontwerptracébesluitfase, zoals de invulling van de parkeerplaatsen bij de tankstations langs de snelweg.



Contourenkaart

## Hoofdstuk 3

# Zo ziet knooppunt Hoevelaken er straks uit

**Het huidige ontwerp geeft al een goed beeld van hoe het knooppunt en de omliggende wegen eruit komen te zien. Het is de basis om te komen tot het (ontwerp)tracébesluit van knooppunt Hoevelaken.**

### Vijf deelgebieden

Het ontwerp is opgedeeld in vijf deelgebieden: Knooppunt Hoevelaken, A1 Oost, A1 West, A28 Noord, A28 Zuid. Op de volgende pagina's ziet u per deelgebied wat er gaat veranderen. Hierbij is het deelgebied Knooppunt Hoevelaken ter verduidelijking opgedeeld in deelgebied 1a en 1b. U ziet op de kaarten de aanpassingen aan de wegen zelf en de aanpassingen aan de kruisende fiets- en wandelpaden, viaducten, parkeerplaatsen en tankstations langs de snelweg.

In de uitwerking naar het ontwerp-tracébesluit wordt het ontwerp verder geoptimaliseerd, denk bijvoorbeeld aan verkeersveiligheid. Bij deze uitwerking worden de meest recente verkeerscijfers (prognoses) gebruikt.

### Aandachtspunten afbeeldingen

Op de afbeeldingen van het ontwerp zijn enkele rijstroken niet opgenomen, zoals de afrit Amersfoort vanuit de richting Utrecht op de A28. Dit komt omdat deze rijstroken niet worden aangepast. De rijstroken blijven gewoon bestaan.

### Effectenonderzoek

Het 1e fase Milieueffect-rapport heeft al aangetoond dat het alternatief 'verbreden met elementen van sorteren' de beste en milieuvriendelijkste oplossing bood. Het huidige ontwerp is hier een concrete invulling van. Voor het ontwerp-tracébesluit moet een 2e fase Milieueffect-rapport worden opgesteld. Hierin worden alle omgevings- en milieueffecten op bijvoorbeeld natuur, geluid, lucht en water in beeld gebracht. Op basis daarvan worden onder andere de hoogte en locatie van de te plaatsen geluidsschermen bepaald. En ook of er wel of geen geluidsschermen komen. Naast de wettelijke geluidsmaatregelen hebben de gemeente Nijkerk en de gemeente Amersfoort samen met de provincie Utrecht ook nog aanvullende geluidmaatregelen laten opnemen in het ontwerp (zie kaartje met regiowensen op pagina 10).

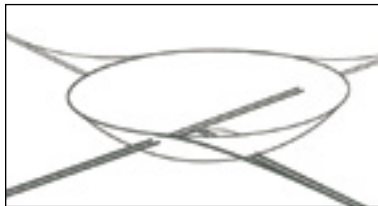
### 3.1 Deelgebied 1a: Knooppunt Hoevelaken

Dit deelgebied omvat Knooppunt Hoevelaken (zie kaart 1). Hieronder staat beschreven wat er in het deelgebied gaat veranderen.

#### A. Komvormig knooppunt

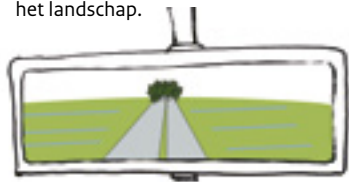
Knooppunt Hoevelaken krijgt een nieuwe vorm. Het klaverblad verdwijnt en er komen nieuwe verbindingswegen naar de A28 en A1 in de vorm van een cirkel.

Hierdoor ontstaat een komvormig knooppunt. Tijdens de aanleg blijft het klaverblad zo veel mogelijk in gebruik om de verkeershinder te beperken.



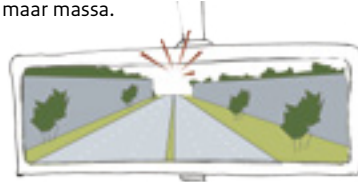
#### 1971 massa in de leegte

Het knooppunt heeft de functie van herkenning en camouflage in het landschap.



#### 2015 leegte in de massa

Er heeft een omkering plaatsgevonden. De context is niet langer openheid, maar massa.



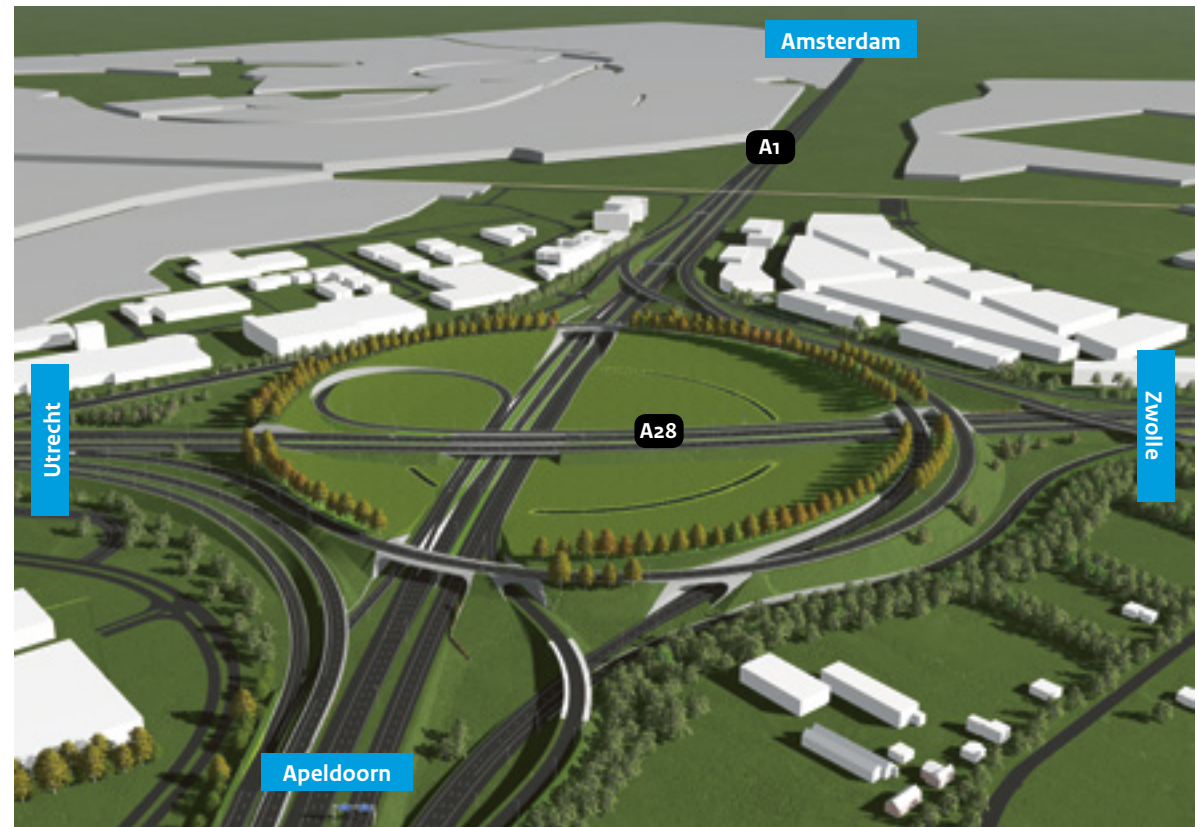
Analyse

#### B. Steile en flauwe taluds

Het knooppunt krijgt aan de buitenzijde steile taluds en aan de binnenzijde flauwe taluds. Zo krijgt de komvorm meer nadruk en past het knooppunt mooier in het landschap.

#### C. Tribunevorm

De verbindingswegen aan de binnenzijde van het knooppunt liggen straks het hoogst. Naar buiten toe komen ze trapsgewijs steeds lager te liggen.

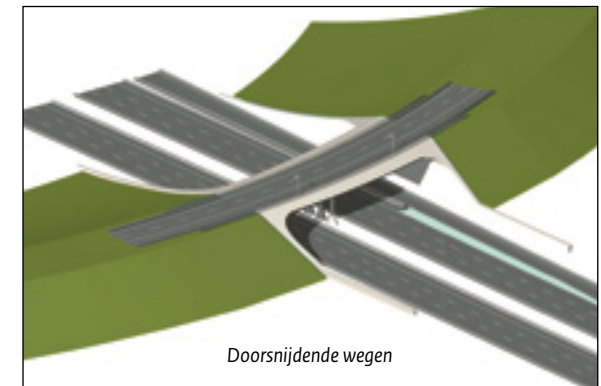


Kaart 1

De buitenkant van het knooppunt is zo als een tribune. Het knooppunt vormt daarom één geheel met het landschap.

#### D. Rijstroken verbindingswegen

Verschillende verbindingswegen in het knooppunt krijgen twee rijstroken, namelijk: Apeldoorn (A1)-Utrecht (A28), Utrecht (A28)-Amsterdam (A1), Amsterdam (A1)-Utrecht (A28) en Utrecht (A28)-Apeldoorn (A1). De overige verbindingswegen blijven één rijstrook breed.



### 3.2 Deelgebied 1b: Knooppunt Hoevelaken en aansluitende delen A1 en A28

Dit deelgebied omvat Knooppunt Hoevelaken en de eerste aansluitende delen van de A1 en A28 (zie kaart 2). Hieronder staat kort beschreven wat er in het deelgebied gaat veranderen. De bijbehorende letters vindt u terug op kaart 2. Verder heeft de gemeente Nijkerk aanvullende geluidmaatregelen laten opnemen in het ontwerp.

#### A. Viaduct over Brenninkmeijerlaan

Het noordelijke deel van het viaduct over de Brenninkmeijerlaan wordt vernieuwd als gevolg van de verbreding van de A1.

#### B. Tunnel van Tuijllstraat

Vanwege de verbreding van de A28 wordt de tunnel waarmee de van Tuijllstraat de A28 kruist, verlengd.

#### C. Tunnel Danzigweg

De Danzigweg krijgt een nieuwe tunnel onder de A1 door, die de Danzigweg verbindt met de Terminalweg.

#### D. Hanzetunnel

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

#### E. Fietsverbinding Amersfoortsestraat

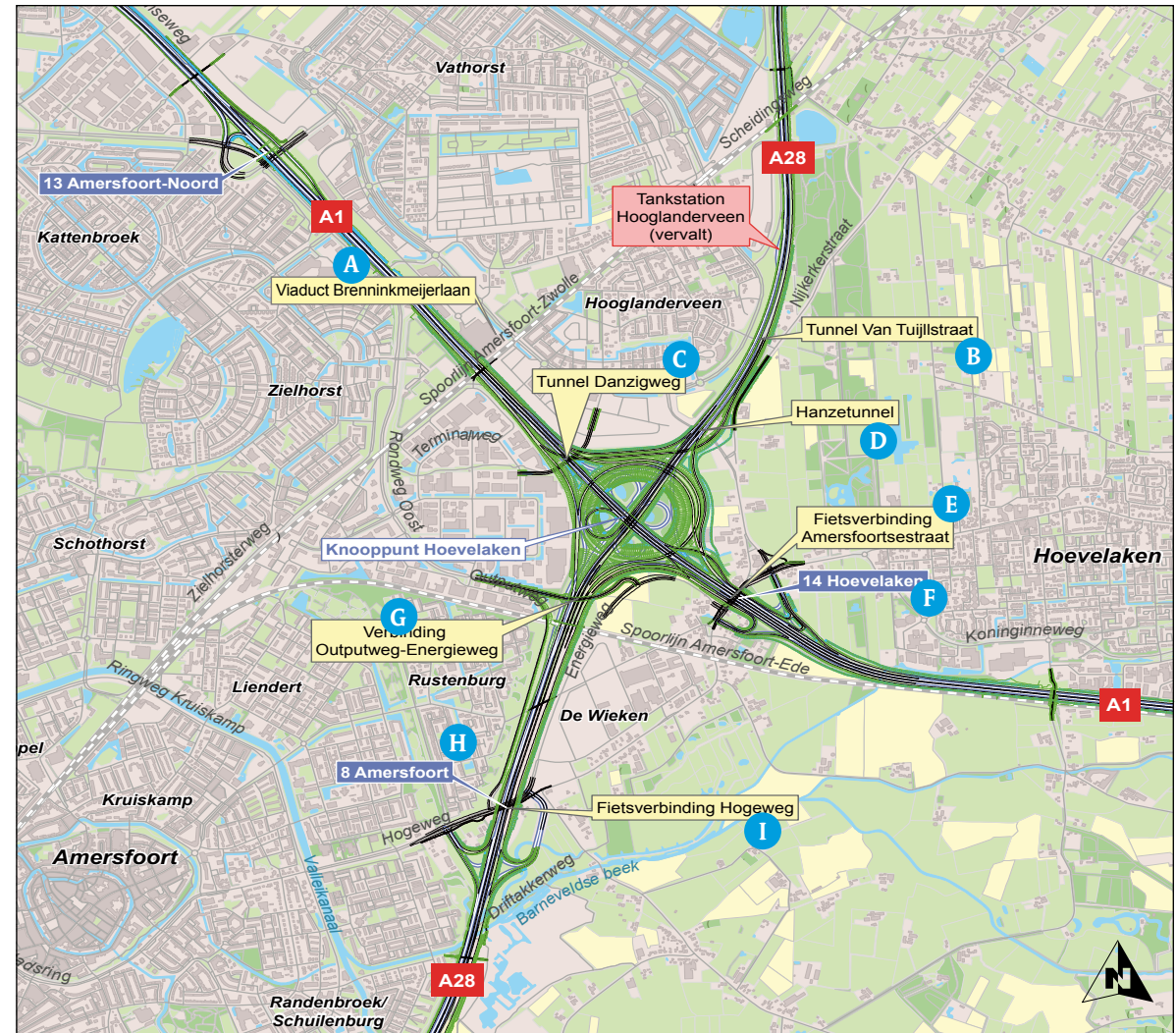
Het fietspad langs de Amersfoortsestraat wordt aangepast. De precieze vorm wordt nog uitgewerkt.

#### F. A1 aansluiting 14 Hoevelaken (Amersfoortsestraat)

Hier komt een vernieuwde en volledige aansluiting (op- en afrit). Hoe deze aansluiting wordt vormgegeven wordt in de fase naar het ontwerptractébesluit bepaald.

#### G. Verbinding Outputweg-Energieweg

De Outputweg en de Energieweg worden met elkaar verbonden. Deze verbinding loopt onder de A28 door. De bestaande Outputweg wordt eenrichtingsverkeer met één rijstrook in zuidelijke richting.



Kaart 2

#### H. A28 aansluiting 8 Amersfoort (Hogeweg)

Afrit A28 vanuit het noorden richting de Hogeweg krijgt een aangepaste vormgeving om de verkeersveiligheid te verhogen. Verder blijft de vorm van de op- en afritten hetzelfde.

#### I. Fietsverbinding Hogeweg

Het fietspad langs de Hogeweg wordt aangepast. De precieze vorm wordt nog uitgewerkt.

### 3.3 Deelgebied 2: A1 Oost

Dit deelgebied omvat het oostelijke deel van de A1 tussen knooppunt Hoevelaken en de aansluiting met de A30 bij Barneveld. (Zie kaart 3). Hieronder staat kort beschreven wat er in het deelgebied gaat veranderen. De bijbehorende letters vindt u terug op kaart 3.

#### A. Verbreding A1

Beide rijbanen krijgen vier rijstroken.

#### B. Aansluiting 15 Barneveld (A30)

Alleen de zuidelijke afrit valt binnen het aan te passen gebied. Deze wordt aangepast naar 2 rijstroken.

#### C. Stoutenburgerlaan

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

#### D. Viaduct Stoutenburgerweg

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

#### E. Bruneseengweg

De nieuwe, bredere A1 wordt voor een deel over de Bruneseengweg heen gebouwd. Hierdoor verdwijnt een deel van de Bruneseengweg. Dit wordt parallel aan de nieuwe A1 teruggebouwd.

#### F. Nieuw tankstation en parkeerplaatsen langs de A1

Parkeerplaats Uilengoor en tankstation De Middelaar worden vervangen door een nieuw tankstation met parkeerplaatsen. Deze krijgt meer parkeergelegenheid voor auto's en vrachtauto's.

#### G. Verzorgingsplaats Palmpol

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



Kaart 3

### 3.4 Deelgebied 3: A1 West

Dit deelgebied omvat de A1 vanaf aansluiting 12 Bunschoten-Spakenburg tot viaduct Heideweg (zie kaart 4). Hieronder staat kort beschreven wat er in het deelgebied gaat veranderen. De bijbehorende letters vindt u terug op kaart 4.

#### A. Verbreding A1

Beide rijbanen krijgen vier rijstroken.

#### B. Aansluiting 12 Bunschoten-Spakenburg

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

#### C. Aansluiting 13 Amersfoort-Noord

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

#### D. Viaduct Oude Zevenhuizerstraat

Het viaduct over de A1 gaat meer ruimte bieden voor voetgangers en fietsverkeer. Er wordt nog onderzocht of het fietsverkeer aan één zijde van het viaduct komt.

#### E. Verzorgingsplaats Neerduist

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

#### F. Aansluiting Lindeboomseweg

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.

#### G. Nieuwe Reiniertunnel

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

#### H. Veiligheidscherm Heideweg

Omdat uit onderzoek blijkt dat de Heideweg een locatie is die vandalisme gevoelig is, komt hier een anti-vandalisme scherm.



Kaart 4



### 3.5 Deelgebied 4: A28 Noord

Dit deelgebied omvat de A28 vanaf tankstation Hooglanderveen tot aansluiting 9 Nijkerk (zie kaart 5). Hieronder staat kort beschreven wat er in het deelgebied gaat veranderen. De bijbehorende letters vindt u terug op kaart 5.

#### A. Verbreding A28

Van knooppunt Hoevelaken tot aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst krijgen beide rijbanen vier rijstroken. Van aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst tot aansluiting 9 Nijkerk krijgen beide rijbanen drie rijstroken, waarbij voor de viaducten rekening wordt gehouden met een eventuele toekomstige verbreding naar vier rijstroken.

#### B. Aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst

Aan de westkant van de A28 worden de op- en afrit gecombineerd met een nieuwe parkeerplaats en tankstation. De op- en afrit aan de oostkant blijven zoals ze zijn, maar worden wel aangepast aan de verbreding van de A28.

#### C. Aansluiting 9 Nijkerk

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

#### D. Onderdoorgang Domstraat

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

#### E. Viaduct Bunschoterweg

Het viaduct wordt vervangen. Het nieuwe viaduct krijgt twee rijstroken en twee fietsstroken. Ook wordt rekening gehouden met een eventuele toekomstige verbreding van de A28 van drie naar vier rijstroken.

#### F. Olevoortseweg

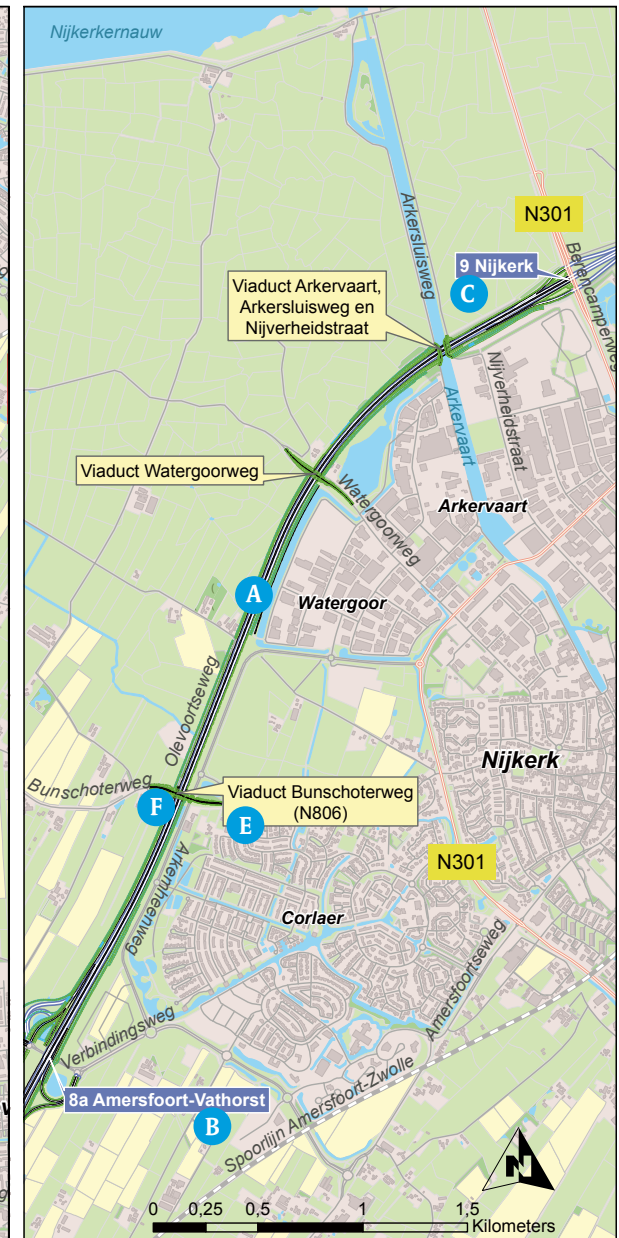
De Olevoortseweg wordt ter hoogte van het viaduct Bunschoterweg verplaatst naar het westen in verband met de verbreding van de A28.

#### G. Tankstation Hooglanderveen

Dit tankstation wordt vervangen door een nieuw tankstation met parkeerplaatsen op de afrit A28 Amersfoort-vathorst. Er komt meer parkeergelegenheid voor auto's en vrachtauto's (B).



Kaart 5





### 3.6 Deelgebied 5: A28 Zuid

Dit deelgebied omvat de A28 vanaf aansluiting 5 Amersfoort Zuid tot vóór aansluiting 8 Amersfoort Centrum (zie kaart 6). Hieronder staat kort beschreven wat er in het deelgebied gaat veranderen. De bijbehorende letters vindt u terug op kaart 6.

Verder hebben de gemeente Amersfoort en Provincie Utrecht aanvullende geluidmaatregelen laten opnemen in het ontwerp. In het (ontwerp-)tracébesluit wordt dit verder uitgewerkt.

#### A. Verbreding A28

Beide rijbanen krijgen vier rijstroken. Dit betekent dat alle viaducten worden aangepast.

#### B. Aansluiting 5 Maarn

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

#### C. Aansluiting 6 Leusden-Zuid

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

#### D. Aansluiting 7 Leusden

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

#### E. Aansluiting N226

Er zijn minimale aanpassingen nodig om de N226 aan te laten sluiten op de verbrede A28.

#### F. Fietsviaduct Paradijsweg

De bestaande voetgangers- en fietsbrug over de A28 wordt vervangen door een ecodeuct in combinatie met een fiets- en voetpad (ecorecreaduct).

#### G. Viaduct Arnhemseweg

De Arnhemseweg wordt aangepast aan de nieuwe situatie. Details worden in de volgende fase verder uitgewerkt.

## H. 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. Ook onder het viaduct worden aanpassingen gedaan om de (sociale) veiligheid voor fietsers te verbeteren.

## I. Brug Heiligenbergerbeek

De brug over de Heiligenbergerbeek wordt uitgebreid vanwege de verbreding van de A28. Ook komt er een voetgangersverbinding. Deze verbinding loopt langs de beek, onder de A28 door.

## J. Heiligenbergerweg

In de huidige situatie kruist de Heiligenbergerweg de A28 met een viaduct voor autoverkeer en twee aparte fietspaden. Deze combinatie wordt vervangen door een nieuw viaduct met daarop een rijweg en twee fietspaden.

## K. Brug Valleikanaal

De brug van de A28 over het Valleikanaal wordt uitgebreid. Ook wordt de doorvaarhoogte 40 centimeter hoger dan in de huidige situatie. De kruising van de Driftakkerweg met het Valleikanaal wordt verplaatst en komt verder van de A28 af te liggen.

## L. Fietstunnel Barneveldse beek

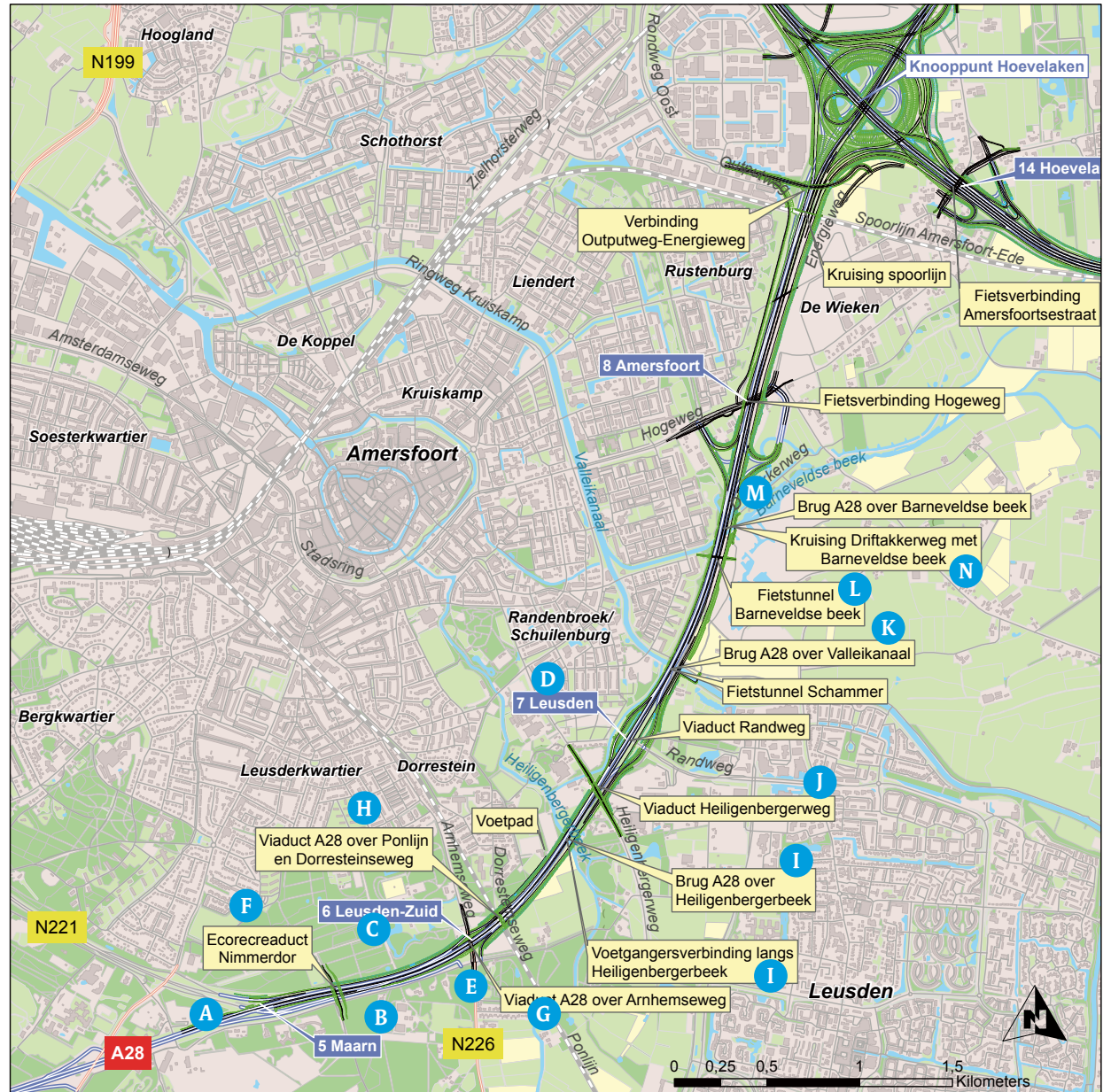
Nabij de Barneveldse beek komt een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding.

## M. Stuw met vispassage

Vanwege de nieuwe fietstunnel bij de Barneveldse beek wordt de bestaande stuw met vispassage verplaatst.

## N. Kruising Driftakkerweg

De kruising van de Driftakkerweg met de Barneveldsebeek verschuift een stuk in oostelijke richting.



Kaart 6

Hoofdstuk 4

# Op naar het (ontwerp) tracébesluit



Het is nu tijd voor de volgende stappen: het ontwerp-tracébesluit en het milieueffectrapport, tracébesluit en de vergunningen.

### Ontwerp-tracébesluit

In het ontwerp-tracébesluit staat welke wettelijke en eventuele extra maatregelen genomen moeten worden om het project knooppunt Hoevelaken te kunnen uitvoeren. De minister gebruikt hiervoor onder andere het wettelijk verplichte milieueffectrapport. Hierin staat tot welke omgevings- en milieueffecten het project leidt.

#### Ontwerp-tracébesluit inzien

Naar verwachting kunt u het ontwerp-tracébesluit in 2018 inzien. U krijgt dan zes weken de tijd om het ontwerpbesluit te bekijken en hierop formeel te reageren door een zienswijze in te dienen. Tijdens deze zes weken organiseert Rijkswaterstaat informatie-bijeenkomsten. Als het ontwerp-tracé-besluit wordt gepubliceerd, laten we u dit weten. Dit doen we onder andere via de nieuws-brief, advertenties in lokale kranten en onze website.

### Tracébesluit

De zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit worden door de minister van Infrastructuur en Milieu beantwoord bij het opstellen van het tracébesluit. In het tracébesluit geeft de minister aan welke

maatregelen en aanpassingen definitief nodig zijn voor het aanleggen van de nieuwe vorm van knooppunt Hoevelaken, de wegverbreding en de inpassing in de omgeving. Het tracébesluit wordt naar verwachting in 2019 vastgesteld en gepubliceerd.

### Tracébesluit inzien

Net als bij het ontwerp-tracébesluit heeft u zes weken de tijd om op het besluit te reageren. U kunt beroep aantekenen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

### Vergunningverlening

Voordat de bouw kan beginnen, moeten eerst de benodigde vergunningen worden aangevraagd. De ontwerpvergunningen kunt u vervolgens inzien net als de verleende vergunningen. In dit vergunningentrajec zijn inspraak en beroep mogelijk.

### De bouw kan beginnen

Beroepen tegen het tracébesluit handelt de bestuursrechter van de Raad van State na afloop van de beroepstermijn af. Als de Raad van State de beroepsgronden verwerpt, wordt het tracébesluit onherroepelijk. Na het verkrijgen van de vergunningen kan Rijkswaterstaat beginnen met de uitvoering van het werk. Naar verwachting gaat in 2021 de eerste schop in de grond en rijdt tussen 2023 en 2025 de eerste auto over het nieuwe knooppunt en de verbrede wegen.

### Aankoop van gronden

Aan het begin van project Knooppunt Hoevelaken heeft Rijkswaterstaat op de kaart de grenzen aangegeven waarbinnen het project gerealiseerd mag worden (zie de contourkaart op pagina 11). Deze kaart geeft een goed beeld van het gebied dat binnen deze grenzen valt. Rijkswaterstaat voert gesprekken met de betrokken grondeigenaren over het aankopen van grond. Voor het uitvoeren van het project is het mogelijk dat ook tijdelijk grond buiten de contourlijn nodig is. Hiervoor benadert Rijkswaterstaat de desbetreffende grondeigenaren. In het tracébesluit staat definitief welke gronden daadwerkelijk nodig zijn om het project te kunnen realiseren.

### Meer weten?

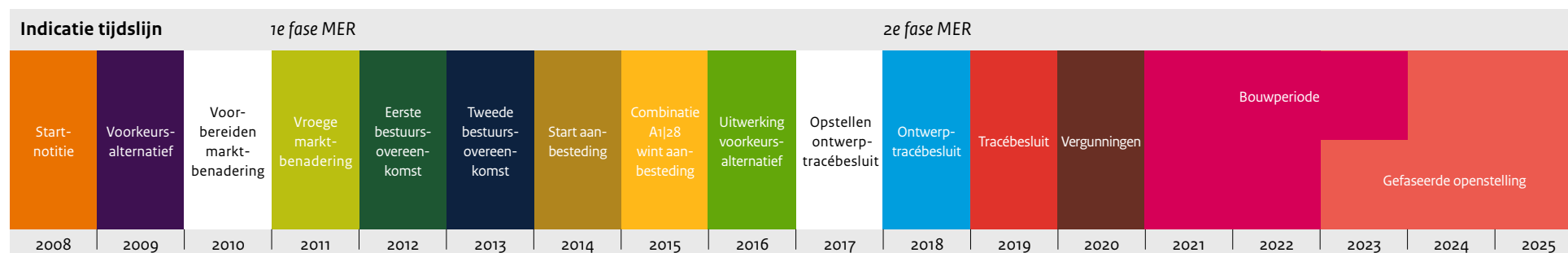
Wilt u meer weten over het project knooppunt Hoevelaken? Kijk dan op de website [www.rws.nl/hoevelaken](http://www.rws.nl/hoevelaken). Heeft u een vraag? Neem dan contact op met Rijkswaterstaat.



0800-8002





[knooppunthoevelaken@rws.nl](mailto:knooppunthoevelaken@rws.nl)



Dit boekje is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Toch kan het voorkomen dat er onjuistheden in de tekst staan. Aan de tekst kunnen dan ook geen rechten worden ontleend. Alle afbeeldingen en tekeningen in dit boekje zijn concepten en geven alleen de mogelijke uitwerkingen weer. Aan deze afbeeldingen en tekeningen kunnen geen rechten worden ontleend.





Dit is een uitgave van

**Rijkswaterstaat**

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
0800 - 8002

September 2016 | CD0916SB220