



RWS INFORMATIE -

## Nieuws vanuit het project

### A1/A28 Knooppunt Hoevelaken

**Rijkswaterstaat Midden-Nederland**  
Netwerkontwikkeling

Griffioenlaan 2  
3526 LA Utrecht  
Postbus 2232  
3500 GE Utrecht  
knooppunthoevelaken@rws.nl  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**  
Winston Zuiverloon  
Omgevingsmanager

**Datum**  
Mei 2017

**Ons kenmerk**  
RWS-#3246287

#### **Start volgende fase project knooppunt Hoevelaken richting ontwerp-tracébesluit (OTB) en (ontwerp)besluit tot vaststelling van een saneringsplan (OSB)<sup>1</sup>**

##### **2017: nieuwe onderzoeksfase**

Project knooppunt Hoevelaken gaat een nieuwe fase in. We zijn gestart met de onderzoeken naar de effecten die het project heeft op de omgeving en het milieu. Zowel voor lucht en geluid, als voor flora, fauna en diverse andere onderwerpen (thema's) voert de opdrachtnemer van het project, Combinatie A1|28, onderzoeken uit. Deze milieuonderzoeken voor de wegverbreding nemen een aantal maanden in beslag. Op basis van de onderzoeken wordt bekeken welke maatregelen er nodig zijn om negatieve effecten te voorkomen of te beperken. De onderzoeken en de maatregelen worden beschreven in een milieu effectrapportage (MER)

Uiteindelijk leidt dit tot een ontwerp-tracébesluit (OTB) en een (ontwerp)besluit tot vaststelling van een saneringsplan (OSB) waarin dit wordt beschreven. In 2018 zijn OTB en OSB klaar en worden ze, na ondertekening door de minister van Infrastructuur & Milieu, ter inzage gelegd en kan iedereen die dat wil hierop reageren met een zienswijze.

##### **Wijzigingen ten opzichte van het aanbiedingsontwerp uit 2015**

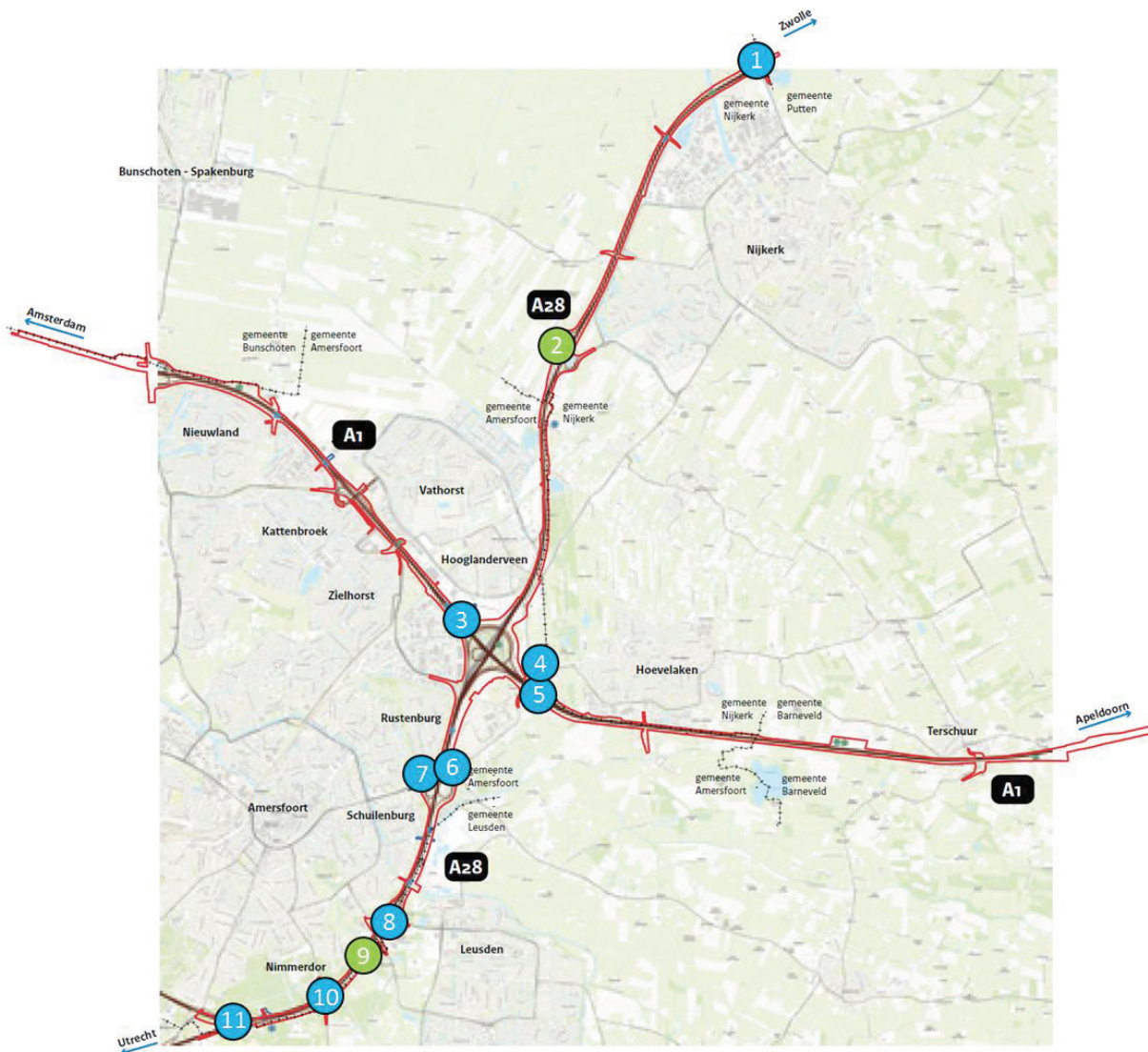
Combinatie A1|28, de partij die het project uitvoert, presenteerde in de zomer van 2015 het aanbiedingsontwerp. Dit ontwerp is verder uitgewerkt in een zogeheten 'uitwerking voorkeursalternatief'. In september 2016 is hierover een informatieboekje verschenen. Inmiddels ligt er een ontwerp op basis waarvan de OTB/MER-onderzoeken starten. Ten opzichte van het aanbiedingsontwerp is een aantal (kleine) wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen komen grotendeels voort uit nieuwe inzichten op het gebied van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Bij het opstellen van een (O)TB en het maken van een ontwerp worden verkeersmodellen gebruikt. Jaarlijks worden deze verkeersmodellen geactualiseerd. Dit gebeurde ook op 1 april 2016.

---

<sup>1</sup> In het ontwerp-tracébesluit (OTB) staan de (doelmatige) geluidmaatregelen die nodig zijn om aan het geluidplafond te voldoen. In het ontwerp (geluid) saneringsbesluit (OSB) gaat het om woningen die ondanks dat er aan het geluidplafond wordt voldaan, toch een hogere geluidbelasting hebben dan gewenst is. In het OSB wordt beschreven hoe deze geluidbelasting wordt opgelost. Door beide besluiten gelijktijdig te nemen kunnen maatregelen die noodzakelijk zijn meegenomen worden tijdens de werkzaamheden van het project.

Daarnaast is er nog een aantal verbeteringen doorgevoerd in het ontwerp naar aanleiding van gesprekken met de regiopartijen. Hieronder een overzicht van de belangrijkste wijzigingen:

De blauwe cirkels verwijzen naar ontwerpwijzigingen en de groene cirkels geven aan waar het ontwerp inmiddels verder is uitgewerkt.



1	Aansluiting N301	De toe- en afrit zijn iets uitgebreid om de verkeersdoorstroming te verbeteren.
2	Verzorgingsplaats Corlaer	De inrichting van de verzorgingsplaats is verbeterd. Hierover is afgestemd met de omgeving.
3	Danzigtunnel	De buitenste rijstroken in de Danzigtunnel worden ingericht als fietspaden op verzoek van de gemeente Amersfoort.
4	Amersfoortsestraat	Het aantal voorsorteervakken op het kruispunt Amersfoortsestraat - Nijkerkerstraat is uitgebreid om de doorstroming te verbeteren.
5	Aansluiting Hoevelaken	De toe- en afritten zijn verkeersveiliger gemaakt door middel van rotondes (noord en zuid).

6	Aansluiting Hogeweg	De kruispunten zijn verder uitgewerkt op basis van verkeerskundig onderzoek. Het totale ruimtebeslag is nauwelijks veranderd.
7	Hogeweg	De fietstunnels worden vervangen door een fietspad langs de Outputweg tussen Hogeweg en Accupad waardoor het gehele fietsnetwerk wordt versterkt.
8	Aansluiting Leusden	De afrit naar Leusden is ingekort op basis van verkeerskundig onderzoek. Hierdoor is er minder ruimtebeslag nodig langs de A28 ten oosten van de Heiligenbergerbeek.
9	Heiligenbergerbeek	De wandelverbinding langs de Heiligenbergerbeek is verder uitgewerkt in een verbinding onder de snelweg door.
10	Aansluiting Leusden Zuid	De afrit is uitgebreid met een tweede linksafstrook om de verkeersdoorstroming te verbeteren.
11	Aansluiting Maarn	De A28 is verkeersveiliger ingericht, waardoor er iets meer ruimte nodig is. Het ruimtebeslag blijft beperkt tot gronden in eigendom van de staat.

### Hoe nu verder?

Het is de bedoeling dat, na ondertekening, het Ontwerp-tracébesluit inclusief Milieu Effect Rapportage (MER) en Ontwerp Saneringsbesluit in de eerste helft van 2018 ter visie worden gelegd. Iedereen heeft dan de mogelijkheid om hierop te reageren. Aan de hand van de binnengekomen reacties op het OTB/MER en OSB neemt de minister van Infrastructuur & Milieu (I&M) het definitieve Tracébesluit en saneringsbesluit. Het knooppunt, de verbrede A1 en A28 worden tussen 2023 en 2025 gefaseerd opengesteld.



*Deze planning is onder voorbehoud*