



## VERSLAG

Aan : Deelnemers bewonersgroepbijeenkomst Driehoek  
Van : Programmabureau VERDER  
Onderwerp : Verslag bewonersgroepbijeenkomst Driehoek van 18-02-2008  
Datum : 8 april 2009

---

### Aanwezig:

Kees Leblansch – voorzitter  
Bart Ebbink – projectmedewerker VERDER (secretaris)  
Stephan Lahaye – omgevingsmanager planstudies  
Pieter Arends – vervangend programmamanager Driehoek  
Hanneke Hoorneman – communicatieadviseur VERDER

Martin Schuit – Vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen  
Peter Greeven - Stichting Milieuzorg Zeist e.o.  
Jan van Boheemen – Belangengroep Leefbaarheid Aanwonenden A1 Terschuur (BLAAT)  
Willem Herder – Belangengroep Leefbaarheid Aanwonenden A1 Terschuur (BLAAT)  
Jan Lobeek – Werkgroep Hoevelaken Bereikbaar  
Pascal Mulder – Wijkbeheerteam Soestdijk 't Hart  
Johan Riemersma – Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA)  
Riekje Hoffman - Vereniging Vrienden van het Waterwingebied  
Bert Paalman – Wijkbeheerteam Soest-Zuid  
Saco Eldering – Stichting Stop Geluidshinder Maartensdijk (SSGM)  
Marco Seinstra – Bewoners Schouteneiland-Vathorst Amersfoort

### Agenda:

1. Kennismakingsronde
2. Presentatie stand van zaken plan- en pakketstudies VERDER
3. Woord aan de bewonersgroepen
4. Aanknopingspunten voor VERDER
5. Vervolgafspraken en evaluatie

#### 1. Kennismakingsronde

Iedereen stelt zich voor en geeft aan welke bewonersgroep hij/zij vertegenwoordigt.

#### 2. Presentatie stand van zaken plan- en pakketstudies VERDER

##### *Presentatie pakketstudie Driehoek*

Pieter Arends geeft een presentatie over de pakketstudie Driehoek (zie bijlage 1 voor de sheets). Willem Herder vraagt waarom de gemeente Barneveld niet staat genoemd bij de deelnemende partijen aan VERDER. Pieter Arends geeft aan dat Barneveld niet één van de partijen binnen VERDER is, maar dat

## Mobiliteit in Midden-Nederland

Programmabureau VERDER  
Postbus 80300  
3508 TH Utrecht

T 088 - 7973414  
info@ikgaverder.nl  
www.ikgaverder.nl

de gemeente Barneveld betrokken is via 'Verder via de Veluwe' en daarnaast via de planstudie Knooppunt Hoevelaken.

#### *Presentatie planstudie A27/A1, A28 en Knooppunt Hoevelaken*

Stephan Lahaye presenteert de stand van zaken in de planstudies (zie bijlage 1 voor de sheets). Bij hoofdpunten van de insprekers bij de A27/A1 Utrecht – Eemnes – Amersfoort staat aangegeven dat er een noodzaak is tot maatregelen, maar dat er wel rekening moet worden gehouden met geluid. Johan Riemersma reageert door aan te geven dat ook fijnstof een rol speelt, evenals bij de A28. Peter Greeven geeft aan dat er ook met het aspect natuur rekening moet worden gehouden.

Peter Greeven geeft verder aan dat er bij de A27 door de minister van Verkeer en Waterstaat reeds een besluit is genomen om een subsidie van € 3 miljoen euro te verschaffen om snelbussen op deze snelweg in te zetten. Stephan Lahaye geeft aan dat dit klopt en dat dit onder het alternatief 'niet verbreden' valt.

Willem Herder vraagt of onder het alternatief 'sorteren' onderscheid wordt gemaakt tussen afslaand en doorgaand verkeer. Stephan Lahaye reageert dat dit hieronder valt. Willem Herder reageert door te vragen waarom er op het oosten van Knooppunt Hoevelaken (op de A1) geen sortering is voorzien. Stephan Lahaye geeft aan dat hier onvoldoende regionaal verkeer zal rijden en dat dit hiermee niet efficiënt en effectief is. Pascal Mulder vraagt of de varianten bij het alternatief 'sorteren' regionale wegen of snelwegen zijn. Stephan Lahaye geeft aan dat dit beide het geval kan zijn. Jan Lobeek vraagt of deze variant wel uitvoerbaar is. Stephan Lahaye geeft aan dat dit een goede vraag is en dat in de studie – die volgt op de startnotitie – wordt bekeken of dit alternatief haalbaar en inpasbaar is.

Riekje Hoffman vraagt of er bij de alternatieven ook oplossingen worden gevonden voor de problemen die ontstaan door de aanleg van de snelwegen. Een voorbeeld dat ze aangeeft is of er ook rekening wordt gehouden met de extra vestiging van bedrijven rond die nieuwe snelweg. Stephan Lahaye geeft aan dat dit niet rechtstreeks wordt bekeken. Riekje Hoffman stelt dat deze extra ontwikkelingen de natuur eveneens aantasten.

Pascal Mulder geeft aan te willen benadrukken dat er in het voorwoord van alle startnotities staat dat er extreme alternatieven worden onderscheiden, die politiek gezien eigenlijk niet haalbaar zijn, maar juist genoemd worden om de discussie breed in te zetten. Riekje Hoffman reageert dat er financieel naar de meest gunstige oplossing wordt gezocht en dat deze oplossing wel belastend kan zijn voor de omgeving. Peter Greeven geeft aan dat met het noemen van deze extreme alternatieven de deur wel wordt opengezet om voor één van deze alternatieven te kiezen. Riekje Hoffman geeft aan dat het in dit verband duidelijk moet worden welk criterium of welke criteria het zwaarst wegen. Stephan Lahaye reageert door aan te geven dat op alle argumenten een keuze wordt gemaakt, maar dat het een politieke keuze is welke argument het zwaarst weegt. Peter Greeven reageert dat er twee fasen worden onderscheiden in het onderzoek. In de eerste fase wordt gezocht naar een voorkeursalternatief en in de tweede fase wordt dit voorkeursalternatief uitgediept. Volgens hem wordt in de eerste fase wel naar de financiën gekeken, maar onvoldoende naar het milieu.

Jan Lobeek geeft aan dat er volgens hem moet worden onderzocht wat verkeerstechnisch mogelijk is. Hij geeft aan dat linksaf slaan op een snelweg en de weefvakken het probleem zijn. Stephan Lahaye bevestigt dit. Jan Lobeek geeft aan dat de eerste analyse moet zijn om te bepalen wat er minimaal nodig om een goede doorstroming te bereiken. Stephan Lahaye reageert dat bij de beoordeling van de varianten de verschillende criteria parallel aan elkaar worden onderzocht. Hierbij kan volgens hem gedacht worden aan verkeertechniek, kosten en milieu. Peter Greeven vraagt of er ook meer creatieve oplossingen worden onderzocht. Stephan Lahaye geeft aan dat dit het geval is. Jan Lobeek vraagt zich af waarom niet eerst kwantitatief in kaart wordt gebracht wat het probleem is. Stephan Lahaye reageert dat de startnotitie dit onderzoek aankondigt. Hij vult aan dat er natuurlijk uit ander onderzoek al deels bekend is welke problemen er zijn (bijvoorbeeld uit de netwerkanalyse voor de regio Utrecht). Martin Schuit geeft aan dat het knooppunt Eemnes-Stroe al is doorgerekend en dat de uitkomsten hiervan eveneens handvatten kunnen bieden. Stephan Lahaye geeft aan dat deze studie om politieke redenen in 2003 is stopgezet, maar de gegevens uit deze studie inderdaad deels bruikbaar zijn. De verkeersgegevens uit deze studie zijn echter niet bruikbaar, omdat deze de toets van de rechter niet doorstaan. Die stelt namelijk dat er uit moet worden gegaan van de meest recente gegevens.



Riekje Hoffman vraagt zich af welke geluidsnormen worden gehanteerd bij de A28: die van de aanpassing van bestaande wegen of die van nieuw aan te leggen wegen. Stephan Lahaye geeft aan dat deze weg 2x3 wordt (nu 2x2) en dat daarom vooralsnog wordt uitgegaan van een aanpassing van een bestaande weg.

Johan Riemersma vraagt zich af hoe het nu met de Spoedwet projecten zit. Stephan Lahaye geeft aan dat de A28 onderdeel uitmaakt van de Spoedwet. Hij geeft aan dat de A28 tot Leusden Zuid permanent 2x3 wordt en dat de A28 vanaf Leusden Zuid tot aan knooppunt Hoevelaken een spitsstrook als derde rijstrook krijgt. Peter Greeven vraagt vervolgens of er een MER voor dit project wordt uitgevoerd. Stephan Lahaye geeft aan dat voor deze planstudie een verkorte Tracéwet procedure loopt. Riekje Hoffman reageert door te vragen welke MER er dan wordt uitgevoerd: een vooruit getrokken MER? Stephan Lahaye geeft aan dat dit een goede vraag is voor de werksessie op 2 april, die wordt georganiseerd voor deze planstudie. Saco Eldering vraagt of bij de verbreding van de A28 de weg dan geheel wordt afgesloten en het verkeer tijdelijk over de A1/A27 wordt geleid. Stephan Lahaye geeft aan dat dit mogelijk is, maar dat hiervoor niet is gekozen. Grofweg kan er gekozen worden voor korte en hevige hinder of langere gespreide hinder.

Peter Greeven geeft aan dat hij de alternatieven van de onderlinge planstudies niet afgestemd vindt. Hij geeft aan dat bij de pakketstudies wel het hele gebied is bekeken, maar dat er drie aparte planstudies zijn. Dit geldt volgens hem ook bij de planstudie Ring Utrecht. Stephan Lahaye geeft aan dat de onderlinge planstudies wel degelijk inhoudelijk zijn afgestemd. Procesmatig zijn ze echter gefaseerd om te voorkomen dat met de A27/A1 en A28 pas in 2015 kan worden begonnen. Voor iedere planstudie geldt dan dat het tempo wordt bepaald door de planstudie die het langste duurt. Door de betreffende wegen te onderzoeken in vier planstudies, kunnen sommige planstudies veel sneller. Peter Greeven reageert dat het hem juist verkeerskundig onhandig lijkt dat eerst de A27/A1 en A28 worden aangepakt wordt en daarna pas Knooppunt Hoevelaken. Stephan Lahaye geeft aan dat de A27/A1 en A28 no regrets zijn: maatregelen waar we geen spijt van krijgen en waar snelle actie noodzakelijk is. Bij Knooppunt Hoevelaken is dit niet het geval. Hij geeft aan dat er mogelijk tijdelijke oplossingen noodzakelijk zijn op de raakvlakken tussen de verschillende planstudies.

### **3. Woord aan de bewonersgroepen**

Saco Eldering geeft aan dat hij niet tegen het verbreden van snelwegen is, maar dat er dan wel wat moet worden gedaan aan de geluidshinder en fijnstof problematiek. Hij geeft aan voor de uitvoering van 2x4 te zijn van de A27, ondanks dat hierdoor problemen bij Hollandsche Rading ontstaan. Volgens hem is het dan waarschijnlijk woningen te saneren, omdat dan de bestaande spoorlijn moet worden verlegd. Ook een verdiepte uitvoering van deze weg vormt een probleem: dit leidt tot lange buitendienststelling van deze weg. Tot slot geeft Saco Eldering aan dat hij het belangrijk vindt dat er stillere wegen komen.

Jan Lobeek geeft aan een paar zorgen te hebben:

- De westkant van Hoevelaken. Er is hier veel overlast ontstaan door de terugkaatsing van geluid door de nieuwe geluidswallen. Bij het alternatief 'Nieuwe Verbindingen' geeft hij aan dat er twee mogelijkheden zijn: een fly-under of fly-over. Hij geeft aan dan voor een fly-under te zijn om geluidsredenen.
- Hij geeft aan voor OV zijn, maar geeft aan dat het een illusie is om te denken dat alleen OV bijdraagt aan een significante oplossing voor de problemen.

Willem Herder geeft aan dat bij het alternatief 'Sorteren' bij knooppunt Hoevelaken de relatie Barneveld-Hoevelaken niet moet worden vergeten. Dit vanuit het gegeven dat hier nu sluipverkeer rijdt door stedelijk gebied (o.a. Terschuur). Verder geeft hij aan dat de fly-overs bij Hoevelaken geluidsprobleem veroorzaken voor Terschuur en Hoevelaken. Ten slotte geeft Willem Herder aan dat volgens hem de geprojecteerde lus in het 'nieuwe verbindingen' alternatief tussen de A28 en A1 voor het oost-zuid verkeer ondergronds moet.

Jan van Boheemen geeft aan de punten van Willem Herder te onderstrepen met één toevoeging. Het sluipverkeer in Terschuur neemt toe als knooppunt Hoevelaken wordt afgesloten.



Martin Schuit geeft aan dat Voorthuizen belang heeft bij een goed functionerende A1 met het oog op de economie en het toerisme. Ook zorgt dit ervoor dat het sluipverkeer in Terschuur afneemt. Hij ziet dan ook graag dat de procedure voor de A1 wordt versneld. Martin Schuit geeft aan dat hij echter één stuk snelweg mist: het stuk Hoevelaken-Barneveld op de A30. Hij geeft aan dat de problemen op dit stuk snelweg bijna net zo groot zijn als op de A1. Vooral de aansluiting A30-A1 is volgens hem een probleem. Zijn suggestie is om hier een volwaardig snelwegknooppunt van te maken, omdat er nu al veel sluipverkeer rond dit knooppunt is. Verder geeft Martin Schuit aan dat hij de A1 het liefst verbreed ziet tot Stroe; voorbij Voorthuizen en het liefst tot aan de A50. Stephan Lahaye reageert dat er door de collega's van Rijkswaterstaat Oost is gestart met een verkennende studie naar de A30/A1. Martin Schuit reageert dat deze studie dan wel moet aansluiten op de planstudie A27/A1. Stephan Lahaye geeft aan contact op te nemen met Rijkswaterstaat Oost hierover.

Peter Greeven geeft aan dat er volgens hem maximaal moet worden ingezet op het alternatief 'Niet verbreden' in de planstudie Knooppunt Hoevelaken. Hiermee hoeven volgens hem minder maatregelen voor de auto te worden ingezet. Daarnaast moet er volgens hem maximaal worden ingezet op het benutten van bestaande wegen. Bijvoorbeeld door innovatieve maatregelen in te zetten zoals bij het Prins Clausplein. Ook moet er volgens hem gelet worden op de natuur. In bepaalde alternatieven wordt natuur afgesneden door snelwegen. Deze alternatieven moet je volgens hem niet willen of ervoor zorgen dat deze alternatieven goed ingepast zijn in de natuur.

Johan Riemersma geeft aan dat je de Westtangent en de Eemlus niet moet willen en dat hij daarom niet voor het alternatief 'Nieuwe Verbindingen' is. Hij geeft aan wel voor het alternatief 'Sorteren' te zijn. Hij wijst verder op de schets die SGLA heeft ingediend bij de inspraakreactie op de startnotitie van Knooppunt Hoevelaken. Verder geeft Johan Riemersma aan dat de A28 overkapt moet worden en dat het fijnstof door deze overkapping moet worden afgevangen. Ten slotte geeft hij aan dat er gelet moet worden op de Ecologische Hoofdstructuur.

Bert Paalman geeft aan dat hij voor de shortcut tussen de A28 en A1 is. Hij geeft aan dat Soest wat afzijdiger ligt dan de andere gemeenten en dat deze sessie voor hem meer bedoeld is om op de hoogte te blijven.

Marco Seinstra geeft aan dat er redelijk gemakkelijk voorbij de bufferzone aan de westzijde van Amersfoort wordt gegaan. Hij geeft aan het vermoeden te hebben dat de gemeente Amersfoort deze bufferzone wil volbouwen. De bufferzone bezit echter bijzondere dier- en plantensoorten. Hij denkt dat flyovers daarom de beste oplossing zijn bij Knooppunt Hoevelaken en geeft aan bij bevriende wegenbouwers de mogelijkheden hiervoor na te gaan.

Pascal Mulder geeft aan dat er binnen Soest veel last is van sluipverkeer op de Birkstraat. Hij geeft aan dat hij voor het versterken van de bereikbaarheid van de Driehoek is en hiermee voor de planstudies. Hij geeft aan ook gebaat te zijn bij de bundeling van infrastructuur en bij de inbedding van de wegen in de natuur (door bijvoorbeeld Ecoducten aan te leggen). Verder geeft hij aan vanuit Soest belang te hebben bij de versterking van het wegennet aan de westkant van Amersfoort. Reden voor het verbeteren van deze verbinding ligt in het verkeer wat een uitweg zoekt via de Birkstraat en de Soesterbergseweg. Een begin hiervoor kan volgens hem een tunnel bij de spoorlijn naar Utrecht zijn. Verder kan de bestaande westelijke rondweg worden versterkt worden en dient vanaf de Amsterdamse straatweg een verbinding te komen met de Fokkema Andreaslaan. Hij geeft aan niet voor een nieuwe westelijke weg te zijn, waarbij het nationale park Arkenheem wordt doorsneden. Ten slotte beveelt Pascal Mulder aan stil asfalt mee te nemen in de planstudies. Hiervan ligt een teststuk bij knooppunt Oudenrijn.

#### **4. Aanknopingspunten voor VERDER**

Stephan Lahaye geeft aan dat er gesproken wordt over herkenbare problemen. Ook de diversiteit van de problematiek is herkenbaar. Hieruit blijkt dat er voor elke oplossing voor en tegens zijn te benoemen.

Pieter Arends geeft aan dat hij veel heeft gehoord over de planstudies. Hij geeft aan dat VERDER ook naar OV, mobiliteitsmanagement en de fiets kijkt. Hij geeft aan dat het goed is om te begrijpen dat we de procedures tussen de planstudies zo goed mogelijk op elkaar proberen af te stemmen.



Jan Lobeek reageert door aan te geven dat er goed moet worden gekeken of een bepaalde oplossing wel gebouwd kan worden met het oog op de ontwikkelingen in de verschillende gemeenten, anders wordt de studie voor niets uitgevoerd. Verder vraagt hij zich af hoeveel ellende er komt bij de bouw. Stephan Lahaye geeft aan dat er met de verschillende gemeenten afspraken zijn gemaakt om Knooppunt Hoevelaken in te passen. Verder geeft hij aan dat in de tweede fase van de planstudies wordt gekeken naar de bouwfasering. Saco Eldering geeft aan dat de Tolakkerweg een derde rijstrook voor de snelweg aan het worden is, hij vraagt zich in dit verband af hoe de afstemming plaatsvindt tussen gemeente, provincie en Rijkswaterstaat. Stephan Lahaye geeft aan dat er regelmatig afstemming plaatsvindt.

## **5. Vervolgafspraken en evaluatie**

Tot slot geeft Stephan Lahaye de vervolgssessies per planstudie aan:

- A27/A1: 9 april en 11 juni
- A28: 2 april en 4 juni
- Knooppunt Hoevelaken: 26 maart en een nader te bepalen datum in mei/juni

Vanuit de deelnemers wordt aan aantal aandachtspunten aangegeven voor de vervolgssessies:

- Zorg voor locaties die bereikbaar zijn met het OV.
- Bespreek in deze vervolgssessies de richtlijnen MER, die per 26-3 beschikbaar komen.
- Plan de bijeenkomsten bij voorkeur niet in de meivakantie.
- Zorg voor naamkaartjes de volgende keer.
- Plan de bijeenkomsten vanaf 20.00 uur, in verband met werk en avondeten.
- Zet het verslag van deze bijeenkomst ook op de website, zodat iedereen deze kan lezen.



# verder

## Pakketstudies

Bijeenkomst bewonersgroepen  
Pieter Arends, Stephan Lahaye  
Amersfoort, 18 februari 2009

## VERDER

samenwerken aan bereikbaarheid

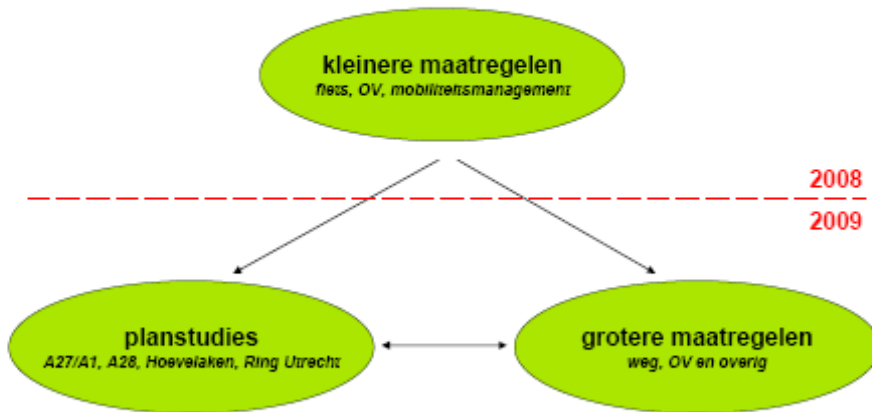
VERDER is: Rijkswaterstaat Utrecht, Provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Gewest Eemland, Regio Utrecht ZO, Regio Utrecht West en de gemeenten Amersfoort, Hilversum en Utrecht

- Uitvoeren van twee pakketstudies (voor het hele gebied, alle type maatregelen)
  - Driehoek (Amersfoort – Hilversum – Utrecht)
  - Ring Utrecht
- Studiefase → maatregelenpakket → uitvoering
- Planstudies, maar ook openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, fiets



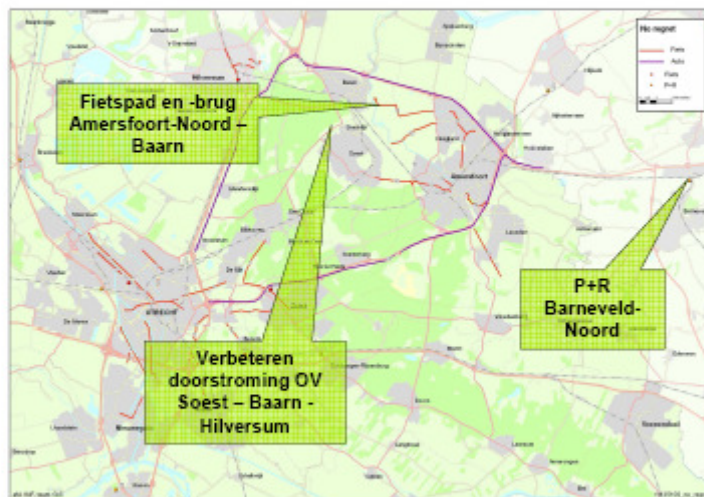
# VERDERpakket

indeling van maatregelen



## Kleinere maatregelen

drie voorbeelden



# Kleinere maatregelen

niet-locatiegebonden

- Mobiliteitsmanagement in samenwerking met bedrijfsleven
- Marketing openbaar vervoer
- Beter benutten (verkeersmanagement)

---

➤ verder

4

# Planstudies in pakketstudies

- Voor aanpassingen aan (rijks)wegen procedure nodig
- Formele stappen zijn wettelijk vastgelegd
- Drie planstudies
- Bijzondere situatie voor knooppunt Hoevelaken
  - Samen studeren op gezamenlijke oplossingen

---

➤ verder

5





## Drie planstudies in samenhang

### • A27/A1 Utrecht – Eemnes – Amersfoort

- Ter visie mei 2008
- 225 insprekers
- Hoofdpunt van insprekers: noodzaak tot maatregelen is aanwezig, maar wel met aandacht voor geluid.



## Drie planstudies in samenhang

### • A28 Utrecht- Amersfoort

- Ter visie september 2008
- 80 insprekers
- Hoofdpunt van insprekers: noodzaak tot maatregelen is aanwezig, maar wel met aandacht voor geluid.



## Drie planstudies in samenhang

- **Knooppunt Hoevelaken**

- Ter visie december 2008
- Ca 200 inspraakreacties

- **Wat is het probleem?**

- Knooppunt Hoevelaken groot knelpunt
- Regionaal en doorgaand verkeer
- Veel overbelaste aansluitingen op korte afstand



## Niet verbreden

alternatief knooppunt Hoevelaken



## Verbreden

alternatief knooppunt Hoevelaken



## Sorteren

alternatief knooppunt Hoevelaken



## Nieuwe verbindingen

alternatief knooppunt Hoevelaken



## Planning : vervolg

### ● A27/A1 Utrecht – Eemnes – Amersfoort

- Keuze voorkeursalternatief (2x3 of 2x4 rijstroken): medio 2009
- Uitwerken voorkeursalternatief en voorbereiding uitvoering: t/m 2011
- Uitvoering: vanaf 2011

### ● Bijeenkomsten bewoners en belangengroepen

- 9 april 2009
- 11 juni 2009
- Oktober 2009



## Planning: vervolg

### ● A28 Utrecht- Amersfoort

- Antwoorden op inspraakreacties versturen: begin maart 2009
- Voorbereiding en uitvoering groot onderhoud, incl geluidvoorzieningen: 2009/2010
- Uitwerken 2x3 rijstroken en voorbereiding uitvoering: t/m 2011
- Uitvoering: vanaf 2011
  
- Bijeenkomsten bewoners en belangengroepen:
  - 2 april 2009
  - 4 juni 2009
  - Oktober 2009



## Planning: vervolg

### ● Knooppunt Hoevelaken

- Voorbereiding en eerste selectie voorkeursalternatief: tot najaar 2009
- Uitwerken voorkeursalternatief en voorbereiding uitvoering: tot 2014
- Uitvoering: vanaf 2015
  
- Bijeenkomsten bewoners en belangengroepen
  - 26 maart 2009
  - Mei/juni 2009
  - September/Okttober 2009



ik ga  verder.nl

