

Verslag inloopavonden en reacties

Aan Alle bezoekers van de inloopavonden op 25 en 26 augustus 2015
 Kopie aan Rijkswaterstaat project Knooppunt Hoevelaken, leden van de Ambtelijke Voorbereidingsgroep

Van Combinatie A1 | 28
 Telefoon direct -
 E-mail knooppunthoevelaken@rws.nl

Datum 21-10-2015
 Referentie A28A1-VSL-44-450
 Blad 1 van 33

Onderwerp **Openbare inloopavonden over en reacties op de presentatie van het aanbiedingsontwerp voor het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, augustus 2015**

Inhoud

1. Locaties en tijd	2
2. Genodigden.....	2
3. Aantal bezoekers	2
4. Doel van de avonden	2
5. Opzet van de avond	2
6. Hoofdpunten uit de plenaire inleiding.....	3
7. Foto impressie.....	5
8. Overzicht van de reacties.....	5
9. Vervolg	6
Bijlage 1 - Weergave van de reacties (inclusief nagezonden reacties)	7
(a) Ontwerp algemeen.....	7
(b) Ontwerp van Rijkswegen/ Verkeersdoorstroming.....	7
(c) Ontwerp lokale wegennet/ Verkeersdoorstroming.....	10
(d) Ontwerp kruisende onderdoorgangen	11
(e) Ontwerp Overig (o.a. lokale inpassing).....	14
(f) Geluid.....	17
(g) Luchtkwaliteit.....	26
(h) Situatie tijdens de bouw (bereikbaarheid, hinder, etc.).....	26
(i) Veiligheid.....	27
(j) Water en natuur.....	27
(k) Proces/ betrokkenheid van de omgeving.....	29
(l) Overig.....	30
Bijlage 2 - Uw evaluatie van de avonden.....	31

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 2 van 33

1. Locaties en tijd

- Op dinsdag 25 augustus in Hotel de Klepperman tussen 19.00 en 21.00 uur
- Op woensdag 26 augustus in Hotel Mercure Amersfoort tussen 19.00 en 21.00 uur.

2. Genodigden

Alle belanghebbenden en geïnteresseerden van project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken. De aangrenzende grondeigenaren zijn tijdens inloopavonden op 20 en 24 augustus 2015 geïnformeerd.

3. Aantal bezoekers

- Op dinsdag 25 augustus in Hotel de Klepperman: 141 ingeschreven bezoekers
- Op woensdag 26 augustus in Hotel Mercure Amersfoort: 55 ingeschreven bezoekers

(Van bezoekers die samen naar een avond kwamen schreef meestal één persoon zich in namens een duo of groep. De daadwerkelijke bezoekersaantallen zijn daarmee hoger, maar niet exact bekend.)

4. Doel van de avonden

Aanleiding

Met de organisatie van de avonden is invulling gegeven aan participatie stap 5 uit het (bestuurlijk vastgestelde) participatieplan van Rijkswaterstaat.

De stappen 1 t/m 3 waren gericht op de inventarisatie van ambities, verwachtingen en belangen als input voor de regionale bestuurlijke besluitvorming ten aanzien van de regionale wensen. Stap 4 was gericht op het inbrengen van ideeën van belangengroepen aan de marktpartijen.

De avonden van Participatiestap 5 hadden twee doelen:

- Het aanbiedingsontwerp presenteren en toelichten;
- Horen wat de omgeving vindt van het aanbiedingsontwerp. Over welke onderdelen van het ontwerp zijn bezoekers enthousiast en waar maken bezoekers zich zorgen over?

Reacties van de bezoekers dienen, waar wenselijk en mogelijk, als input voor de verdere detaillering van het ontwerp in het komende half jaar. Zodat de Minister in voorjaar 2016 de Voorkeursvariant kan vaststellen die als basis dient voor de planologische procedure in de vorm van een (Ontwerp) Tracébesluit en een Milieu Effectrapportage (MER). In het (Ontwerp) Tracébesluit wordt het ruimtebeslag en de inpassing van de rijkswegen en de kruisende verbindingen vastgelegd. In de Milieu Effectrapportage worden alle effecten voor de omgeving beschreven.

De avonden maakten geen onderdeel uit van de formele inspraak in het kader van het de te doorlopen planologische procedure. Het betrof een informele consultatie van de omgeving.

5. Opzet van de avond

De avonden waren opgezet als informatiemarkt met een maquette van het aanbiedingsontwerp van het knooppunt, met ontwerpkaarten van het volledige aanbiedingsontwerp, met een animatiefilmpje van het knooppunt en met informatiepanelen over een aantal inhoudelijke thema's te weten: 'waarom wordt knooppunt Hoevelaken aangepakt?', 'welke Rijks- en regiowensen zijn gehonoreerd?', 'wat is er gedaan met reacties uit participatiestap 4', 'hoe wordt ruimtelijke kwaliteit geborgd?', 'hoe wordt omgegaan met geluid en luchtkwaliteit', 'natuur en water', 'hoe gaat gecommuniceerd worden

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 3 van 33

met de omgeving', 'wat is de planning en de status van het aanbiedingsontwerp' en 'hoe is het ontwerp tot stand gekomen'.

Er waren circa 30 vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat en de Combinatie A1|28 aanwezig om vragen te beantwoorden en feedback te vragen van de bezoekers.

De avond werd ingeleid door een korte plenaire inleiding. Hoofdpunten uit die inleiding staan hieronder weergegeven.

6. Hoofdpunten uit de plenaire inleiding

Na een **welkomstwoord** van Marjolein De Gorter – Manhoudt (projectmanager Rijkswaterstaat) en Peter Lapidaire (projectdirecteur van de Combinatie A1|28), lichtte Merijn van Essen (omgevingsmanager van de Combinatie A1|28) het **doel en de opzet** van de avond toe. Tevens lichtte zij toe dat **alle Rijkswensen en het maximale aantal Regiowensen** zijn gerealiseerd.

Over de **status van het aanbiedingsontwerp** gaf Merijn van Essen aan dat het aanbiedingsontwerp een goede indicatie geeft van het eindbeeld, op basis van de huidige beschikbare informatie. Het ontwerp kan binnen de contourlijn nog wel gaan wijzigen vanwege bijvoorbeeld:

- Toetsing door Rijkswaterstaat
- Nieuwe verkeerscijfers
- Effectonderzoeken Milieu Effect Rapportage (MER) / (Ontwerp) Tracé Besluit ((O)TB
- Optimalisaties in overleg met bestuurlijke en niet-bestuurlijke omgeving
- Ruimte die nodig is om het project uit te voeren
- Verder detaillering

Omdat het ontwerp nog niet stabiel is en omdat de uitvoering pas in 2019 start, is het nog te vroeg om al gedetailleerde informatie te geven over de **beperking van omgevingshinder en verkeershinder**. Wel zijn tijdens de inleiding een aantal uitgangspunten toegelicht, die in de komende jaren verder worden uitgewerkt en waar de omgeving in een latere fase uitgebreider over wordt geïnformeerd.

Uitgangspunten van het beperken van omgevingshinder zijn: De omgeving staat centraal, en de Combinatie A1|28 realiseert zich dat iedere omgevingspartij hinder op zijn eigen manier beleeft. De Combinatie A1|28 beperkt omgevingshinder door:

- locatiespecifiek de duur en intensiteit van hinder te beperken (Voorbeeld: waar mogelijk eerst geluidschermen, daarna werken aan de weg),
- middels maatwerk in afstemming met de omgeving over de hinderbeperkende maatregelen (Voorbeeld: gebiedsconciërges als vaste aanspreekpunten voor de omgeving) en
- het monitoren van de effecten van maatregelen en waar nodig bijsturen (Voorbeeld: vooropnames, monitoren trillingshinder in de buurt van bouwwerkzaamheden).

In de visie op **beperking van verkeershinder** staat de weggebruiker centraal: Het streven is dat iedere verandering een verbetering is. Dat streven geeft de Combinatie A1|28 vorm door:

- Bestaande knelpunten versneld weg te nemen
- Extra verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden te minimaliseren
- Verkeersruimte altijd voor bouwruimte laten gaan.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 4 van 33

- Beperken van de verkeershinderbeleving

Tenslotte werden de **vervolgstappen op de korte termijn** toegelicht:

1. Tot 16 september kan de omgeving reageren en vragen stellen over het aanbiedingsontwerp. De reacties worden verwerkt in een **verslag** van beide avonden dat wordt toegezonden aan alle aanwezigen die hun emailadres hebben ingevuld. Daarnaast wordt het verslag op de site www.rws.nl/hoevelaken gepubliceerd.
2. Daarnaast ontvangt iedere indiener een individueel antwoord.
3. Suggesties en verbeterpunten worden beoordeeld op impact. Waar mogelijk en wenselijk worden de reacties verwerkt in de voorkeursvariant of ze worden in een latere fase beoordeeld (afhankelijk van de mate van detail en de samenhang met het (Ontwerp) Tracébesluit).
4. Er is een **Nieuwsbrief** verstuurd naar abonnees (omwonenden en belangstellenden) met hierin een link naar het aanbiedingsontwerp.
5. In het najaar vindt afstemming met de **klankbordgroepen** plaats.

Vervolg langere termijn

In de komende maanden wordt het aanbiedingsontwerp uitgewerkt tot de zogenaamde **voorkeursvariant (VKV)**, waarover de minister in het voorjaar van 2016 een besluit zal nemen. Het besluit over de voorkeursvariant vormt de basis voor het **Milieu Effect Rapport (MER)** en het **Ontwerp Tracébesluit (OTB)**, en daarna volgt de fase van het definitieve **Tracébesluit (TB)**. Het Tracébesluit is een soort bestemmingsplan voor rijksinfrastructuur. Mensen die dat willen, kunnen inspreken op het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende milieueffectrapportage. De inspraakperiode van OTB en MER vindt plaats in 2017, vaststellen van het Tracébesluit is in 2018 voorzien.

Verwachte **start van de uitvoering is in 2019** en de verwachte oplevering is in 2022 – 2024.

7. Foto impressie



8. Overzicht van de reacties

In totaal zijn er tijdens beide avonden 52 schriftelijke reacties ingediend (34 tijdens de eerste avond in de Klepperman en 18 tijdens de tweede avond in Mercure, Amersfoort). In onderstaande tabel is aangegeven waar de reacties zoal over gingen. (Omdat veel reactieformulieren over meerdere onderwerpen gingen, is de optelsom groter dan 52.).

Aard van de reacties tijdens de avonden	Aantal reacties
Aandachtspunten voor het vervolg	16
Verduidelijkende vragen	29
Verzoeken en suggesties voor het ontwerp	15
Verzoek nadere informatie	7
Compliment over het aanbiedingsontwerp	11

Thema's tijdens de avonden	Aantal reacties
Ontwerp en verkeer	38
• Ontwerp Algemeen	• 8
• Ontwerp van Rijkswegen/ Verkeersdoorstroming	• 9
• Ontwerp lokale wegennet/ Verkeersdoorstroming	• 4
• Ontwerp kruisende onderdoorgangen	• 10
• Ontwerp Overig (o.a. lokale inpassing)	• 9
Geluid	31

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 6 van 33

Luchtkwaliteit	2
Situatie tijdens de bouw (bereikbaarheid, hinder, etc.)	11
Veiligheid	2
Water en natuur	2
Proces/ betrokkenheid van de omgeving	6
Feedback op de avond	2
Overig	1

Alle persoonlijke reacties zijn in bijlage 1 geanonimiseerd weergegeven, (belangen)verenigingen en bedrijven zijn wel met naam genoemd. Daarin zijn ook de nagezonden reacties opgenomen. Er zijn in totaal 40 nagezonden reacties ontvangen.

De ontvangen reacties naar aanleiding van de (besloten) avonden voor grondeigenaren en andere rechthebbenden (op 20 en 24 augustus) zijn niet opgenomen vanwege privacy redenen. Deze mensen ontvangen vanzelfsprekend wel allemaal een individueel antwoord.

9. Vervolg

Alle mensen die hebben gereageerd hebben een mail ontvangen met een scan van het eigen reactieformulier en een eerste reactie. Alle mensen die hebben gereageerd krijgen daarnaast een individueel antwoord.

Dit antwoord kan inhoudelijk van aard zijn, het kan ook zijn dat aangegeven wordt dat uw opmerking in een latere fase beoordeeld wordt of dat uw reactie niet meegenomen kan worden omdat die bijvoorbeeld buiten de scope van dit project ligt of afwijkt van de contractuele afspraken die zijn gemaakt tussen Rijkswaterstaat en de Combinatie A1|28.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 7 van 33

Bijlage 1 - Weergave van de reacties (inclusief nagezonden reacties)

In dit verslag zijn alle reacties geanonimiseerd opgenomen en geclusterd per thema. Zo kunt u uw eigen reactie snel terugvinden. Omdat sommige opmerkingen meerdere thema's raken staan die er meerdere keren in. Het betreft de letterlijke weergave.

(a) Ontwerp algemeen

1. Ik ben enthousiast over de wensen die ingewilligd zijn
2. Mooi ontwerp, blij dat er geen fly-overs (3 hoog) komen. Blij met geluidsschermen A1 - A28
3. Het ontwerp ziet er goed uit
4. Mooi ontwerp, ik noem het een "schotel"
5. Ik wil graag een plattegrond van het ontwerp Knooppunt Hoevelaken ontvangen. Dank u.
6. Project ziet er mooi uit, graag een tekening van het geheel via email.
7. Enthousiast over de herinrichting van het klaverblad.
8. Prima zo, ik ben tevreden over de opzet van het knooppunt.

Nagezonden reacties:

9. Enthousiast: 1. alle wensen uit de regio worden vervuld. 2. de wegen gaan niet de hoogte in.
10. Allereerst mijn complimenten voor het mooie en goed doordachte ontwerp wat door de Combinatie A1/A28 is gepresenteerd; ik kan er weinig tot geen "gaten in schieten". Het is mijns inziens dan ook niet verwonderlijk dat deze combinatie de aanbesteding heeft gewonnen.
11. De Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar (SHB&L) wil de Combinatie A1/28 feliciteren met het ontwerp voor het nieuwe knooppunt. Wij zijn bijzonder enthousiast dat de bereikbaarheid van Hoevelaken wordt hersteld.
12. Nogmaals bedankt voor het regelen van deze informatieavond. Het was zeer informatief en door mij zeer gewaardeerd. Ik ben zeer enthousiast over het gepresenteerde ontwerp voor de verbetering van het knooppunt Hoevelaken. Enorme Fly-overs, zoals eerder genoemd, zijn geen onderdeel meer van het ontwerp, zodat kosten en geluidshinder gespaard kunnen worden.
13. Bedankt voor het organiseren van de inloopbijeenkomst voor de plannen met het knooppunt Hoevelaken. Ik ben blij dat veel van de wensen gehonoreerd konden worden in het ontwerp. Het ziet er goed uit.
14. Via deze weg geef ik graag mijn complimenten voor de plannen van de A1/A28 en dan met name knooppunt Hoevelaken.

(b) Ontwerp van Rijkswegen/ Verkeersdoorstroming

1. Bereikbaarheid Hoevelaken (zoals originele situatie)
2. De aansluiting A1/A30 levert problemen op na realisatie. De huidige situatie geeft al elke dag file en dat lost nu niet op. Hoe wordt dat opgelost? Zodat wij snel en veilig naar huis kunnen via de A30?
3. Effect verkeersveiligheid van 130 km/uur en wegverbreding positief?
4. Rijbaan Hoevelaken -> Apeldoorn. Voor Palmpol worden 4 rijstroken -> 3 rijstroken. Na Palmpol worden deze 3 rijstroken er 5. (Er komen 2 rechtsaffers voor de A30). Je zou verwachten dat het korte wegvak van 3 rijstroken t.h.v. Palmpol als bottleneck gaat fungeren.
5. Momenteel is er dagelijks veel vertraging bij knooppunt A1/A30. Advies: Neem dit knooppunt mee in deze scoop/ ondanks het feit dat dit RWS directie Oost NL is.
6. Suggestie: Komende vanaf Amersfoort - richting Bunschoten N199 (= Bunschotenstraat) zonder gebruik te maken van de verkeerslichtregeling (voor KW 400) invoegen richting Hoevelaken en invoegen op de A1 nu niet mogelijk maar zou als 'turbo'rotonde toch mogelijk moeten zijn.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 8 van 33

7. Aansluiting A30. Vanaf oprit richting Amersfoort meteen 4 rijstroken nu moet verkeer vanaf A30 eerst samenvoegen om even later wel 4 rijstroken te krijgen.
8. Gedeelte A28 rond Amersfoort op het ontwerp ontbreekt voor verkeer komende uit richting Utrecht de afslag naar de Arnhemseweg (Dodeweg). Deze afslag is voor Amersfoort van belang omdat deze aansluiting geeft naar het gloednieuwe traject Kersenbaan, van groot belang voor centrum Amersfoort.

Nagezonden reacties:

9. Ik heb het aanbiedingsontwerp bekeken en mijn complimenten, maar toch vind ik het jammer dat jullie net niet het knooppunt A1/A30 meegenomen hebben.
Uitgaande vanaf de A30 en ik wil richting Amersfoort via de A1, is het eerste stukje van de oprit 2-baans, maar om daadwerkelijk de A1 op te kunnen wordt het laatste stukje 1-baans. Het was veel mooier geweest als dit 2-baans bleef om vervolgens samen met de A1 wat ook 2-baans is, in totaal 4-baans te laten worden. Want met het huidige aanbiedingsontwerp wordt namelijk een opstopping op het stukje van wat ik hierboven beschreven heb niet opgelost. Het oplossen hiervan wordt namelijk opgelost door bestuurders door te laten rijden, zonder dat er van baan veranderd moet worden omdat het van 2-baans naar 1 baan gaat en hierbij komt ook nog eens dat dit in een bocht gebeurt en dat vinden bestuurders al helemaal lastig.
En dan nog van de A1 vanuit Amersfoort de A30 op richting Ede, hier zit een behoorlijk scherpe bocht in naar rechts het zou beter/mooier zijn om deze bocht minder krap te maken hierdoor hoeft er minder hard afgeremd te worden wat weer in een hogere doorloop snelheid zal resulteren. Tevens gaat iedereen harder door de bocht en hoeft er dus ook minder hard op getrokken te worden, wat weer scheelt aan brandstof en uitstoot van de auto's wat weer beter is voor het milieu. Ik snap dat de eerste suggestie lastiger uit te werken zal zijn en zeker binnen budget want de brug is namelijk niet breed genoeg, maar het tweede punt zal redelijk simpel uit te moeten voeren zijn. En het aller mooiste zal natuurlijk zijn als dat hele knooppunt op de schop gaat middels fly-overs en dat de A1 vanuit Apeldoorn richting Amersfoort en andersom al eerder 3-baans is.
10. Er is slechts 1 item waar wellicht nog wat verbetering kan worden doorgevoerd. Het verkeer wat vanuit Apeldoorn richting Utrecht gaat rijdt door een verdiept tracé met aan beide zijden een soort wand. De ervaring leert dat veel automobilisten het gas loslaten c.q. op de rem gaan staan als ze een tunnel inrijden, dus dat zou hier ook het geval kunnen zijn. In de animatiefilm ogen de wanden nogal wit. Of dit straks in realiteit ook zo is weet ik niet; maar wellicht is het mogelijk om deze wanden zoveel als mogelijk in de natuur over te laten gaan, zodat automobilisten op snelheid doorrijden en er geen filevorming ontstaat.
11. Op het presentatiesheet over de wensen staat dat de verbindingsweg Apeldoorn-Zwolle verhoogd ligt, maar op de maquette is te zien dat dit niet juist is.
12. De verbindingsweg Amsterdam – Zwolle maakt een zeer ruime boog zodat deze nabij de Nijkerkerstraat komt te liggen. Dit kost privé grond(onteigening) van bewoners van de Nijkerkerstraat. De verbindingsweg sluit pas aan met de A28 richting Zwolle voorbij de van Tuylstraat tunnel. Hierdoor moeten ook veel bomen gekapt worden en de geluidsbelasting voor de omwonenden op de Nijkerkerstraat wordt onnodig hoger. Deze boog is, ons inziens, onnodig ruim. Door de verbindingsweg Apeldoorn-Zwolle eerder te verbinden met de A28, neemt de verbindingsweg Amsterdam-Zwolle minder ruimte in langs de Nijkerkerstraat en kan deze ook eerder op de A28 aansluiten. Er ontstaat ook minder geluidsoverlast.
13. Ten aanzien van de A1 afrit Hoevelaken Zuidzijde, voor verkeer uit de richtingen A1 West (Amsterdam) en A28 Zuid (Utrecht) willen wij het volgende inbrengen: Zoals al eerder door SHB&L is aangegeven is er op een heel eenvoudige manier een zeer aanzienlijke kostenbesparing te realiseren door de huidige A1 af- en oprit bij Hoevelaken (zuidzijde) zo'n 300 meter oostwaarts

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 9 van 33

te verplaatsen. Dit zal bovendien bijdragen aan het verminderen van de complexiteit van de verkeersstromen en de daaraan gekoppelde bewegwijzering op het toekomstige Knooppunt. In de door de Combinatie gepresenteerde informatie is aangegeven dat het bovengenoemde voorstel niet mogelijk is omdat het buiten de contourlijn valt. Echter, de contourlijn is op deze plaats in onze optiek zonder problemen te verleggen:

- De betreffende gronden zijn al in het bezit van de overheid (RWS)
 - De ligging is in de driehoek tussen de A1, de spoorlijn Amersfoort/Apeldoorn en de Amersfoortseweg, dus ook ten aanzien van milieu aspecten is er naar onze mening geen enkel bezwaar tegen het verleggen daarvan. De voordelen zijn zeer aanzienlijk:
 - Door het verleggen van de op- en afrit met zo'n 300 meter is er voldoende ruimte voor het verkeer A1 West/Hoevelaken om veilig te kunnen weven met het verkeer A28 Zuid/A1 Oost (Utrecht/Apeldoorn)
 - De huidige verbindingsweg A28 Zuid/A1 Oost (Utrecht/Apeldoorn) hoeft niet te worden aangepast
 - De nieuwe "parallelweg", die daarnaast is geprojecteerd voor verkeer A28 Zuid/Hoevelaken, waar het verkeer A1 West/Hoevelaken op invoegt, kan komen te vervallen
 - De viaduct, dat nu is voorzien om het A1 West/Hoevelaken verkeer onder de afrit A28 Zuid/A1 Oost (Utrecht/Apeldoorn) te verwerken, kan vervallen
 - De viaduct over de Amersfoortsestraat hoeft aan de zuidzijde niet, of in ieder geval minder, te worden verbreed
 - De aanleg kan, zonder enige invloed op andere werkzaamheden aan het toekomstige Knooppunt, worden gerealiseerd. Het kan dus ook als eerste/één van de eerste aanpassingen worden uitgevoerd en voldoet daarmee aan de betreffende eis zoals geformuleerd in BOK2
 - Er zijn met deze oplossing twee splitsingen minder (A28 Zuid/Hoevelaken en de afslag A1 West/Hoevelaken) zodat de bewegwijzering ook eenvoudiger wordt
 - De complexiteit op het nieuwe Knooppunt wordt teruggebracht
 - Er is vermoedelijk ook nog een extra besparing omdat er met deze oplossing ook geen additionele geluidsbescherming nodig is voor de huidige woningen in de lus van de afslag. De kostenbesparingen die met deze variant worden gerealiseerd belopen naar onze mening enkele miljoenen € die dan uitstekend kunnen worden ingezet om verdere geluids- en milieubescherpende maatregelen voor Hoevelaken en omgeving te realiseren, zoals boven is omschreven!
14. Trek driebaans door in de richting van Apeldoorn, tussen de aansluiting met de A30 en de afrit Barneveld-Noord. Mijn beeld is dat als het verkeer rondom Hoevelaken beter doorstroomt hier een nieuwe flessenhals ontstaat. Er is volgens mij vrij veel verkeer op dit stukje, veel meer dan na de afrit Barneveld-Noord, ook omdat verkeer van de A30 richting Apeldoorn hier nog erbij komt en veel vrachtauto's uit richting Amersfoort de afslag Barneveld-Noord nemen. Is maar een klein stukje en bestaande weg lijkt breed genoeg om hier vrij goedkoop door te trekken.
15. Als je uit richting Zwolle komt en je wilt bij afrit Amersfoort eraf, moet je twee/drie rijstroken oversteken met veel invoegend verkeer uit richting Apeldoorn/ Amsterdam. Dat gaat ongelukken geven en dat kruisende verkeer zal de doorstroming niet bevorderen. Zijn ook vrachtwagens bij. Vrachtwagens uit de richting Zwolle naar Utrecht moeten sowieso twee banen naar rechts opschuiven, dat wordt lastig in de spits. Lastig op te lossen. Je zou eerder op de A28 een afrit Amersfoort kunnen maken die (rechts) invoegt bij de overstekende boog vanuit Apeldoorn naar Utrecht. Of zelfs het verkeer voor afrit Amersfoort uit laten voegen met verkeer richting Amsterdam en daar overgang maken naar boog vanuit Apeldoorn. Die route zou je dan ook voor vrachtwagens van Zwolle naar Utrecht kunnen aanbevelen.
16. De afrit Hertenkop (Leusden-Zuid) wordt in dit plan niet anders ingericht, terwijl hier hele steile op- en afritten zijn richting Zwolle (vanwege de Ponlijn). Al die banen bij de Dodeweg zijn

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 10 van 33

- ingewikkeld en onlogisch. Voor de afritten Leusden-Zuid/Amersfoort-Zuid verwacht je toch een creatieve en betere oplossing als je driekwart miljard uitgeeft, in plaats van de bestaande situatie in stand te laten. Maar misschien is er gewoon geen ruimte voor een andere oplossing. "
17. Bezuinigingstip: Bij de oprit Leusden-Zuid richting Utrecht is een dubbelbaans oprit die doorloopt tot de afrit Amersfoort-Zuid (ook dubbelbaans). Waarom? Naar mijn idee niet meer of minder verkeer dan bij andere op- en afritten in dit project. Het is ook niet mogelijk om dubbelbaans die oprit op te rijden. Die hele rechterbaan zou geschrapt kunnen worden, levert ook weer ruimte op voor iets meer bomen in het aangrenzende bosgebied.
 18. De planning nieuwe rustplaats/benzinestation A28 westkant lijkt mij beter deze te verplaatsen richting Nijkerk bestaande rustplaats nabij afslag 8 Nijkerk. Reden afslag 8a is asfalt (3 jaar oud) nog warm en de ingreep de aansluiting naar Vathorst op zijn kop te gooien kost nieuw grondprofiel en bijkomende kosten grond aankoop en veel hinder aan huidige verkeer waar veel gebruik van gemaakt wordt als sluipverkeer richting A1 en centrum Amersfoort, winkelcentrum Vathorst, station Vathorst en kantoren de state. Bovendien is uitbreiding huidige rustplaats stukken goedkoper minder grondaankoop en besparing ingreep afslag 8a. Dus rustplaats/ benzinestation 5 km richting Nijkerk verplaatsen aan westzijde A28 en gebruik maken van reeds aanwezige kleine rustplaats en deze uitbreiden veel goedkoper denk ik.
 19. De nieuwe plannen voor de reconstructie zien er veel belovend uit. Toch heb ik een aandachtspuntje waarvan ik denk dat hier niet goed naar is gekeken. Het gaat om de op/afrit Hoevelaken aan de Amersfoortsestraat ter hoogte van de Oude Lageweg. Deze afrit is al redelijk scherp en zeer onoverzichtelijk door de geluidswal. In de nieuwe plannen zal deze nog scherper worden. Ik denk dat het praktischer en zeker veiliger is om deze afrit +/- 300m. te verleggen / te verruimen richting spoorlijn. Kijk naar alle andere afritten in de buurt: Bij het chauffeurscafé, de afrit Amersfoort en Vathorst. Deze zijn allen veel ruimer en veel overzichtelijker. Je ziet op tijd of er geen file / verkeer staat bij de verkeerslichten. Daarbij in de toekomst kijkend en lettend op het toenemend vrachtverkeer. Deze combinatie worden ook steeds langer. Ik zou de oprit dan verder op, ter hoogte van de beek, bij de A1 laten invoegen. Dan is deze oprit veel vlakker en dat scheelt een hoop brandstof voor de zwaardere voertuigen en dus scheelt dat veel co2 uitstoot. Tevens heb je meer tijd en ruimte om hier in te voegen. Nu staan hier alleen maar files. Grond hoeft Rijkswaterstaat niet aan te kopen want daar ligt een aantal hectare dat reeds in hun bezit is en de op/afrit kan ook over hun eigen inrit aan de Amersfoortsestraat. Leer van fouten van anderen zoals nu de nieuwe Energieweg en de aansluiting met de Amersfoortsestraat. Zo kort op elkaar verkeerslichten lost geen files op maar creëert ze juist.
 20. Richting Amsterdam A1 bij de afrit 12 gaat het van vijf rijstroken naar vier rijstroken. Misschien nog stuk opschuiven richting Amsterdam. Langer gedeelte met 5 rijstroken. Ter hoogte van GC830 Grondkering, gaat het van 2x2 naar 3 rijstroken doormiddel van samen voegen van de meest linker rijstrook komende vanuit Amsterdam. Deze manier van samenvoegen veroorzaakt files op de A5 hoofd/parallelbaan. En voor de meeste automobilisten is deze manier van invoegen lastig. Ik zelf heb er geen problemen mee. Andere manier van samenvoegen is gewenst. Vier rijstroken behouden en meest linker rijstrook laten samenvoegen met de derde rijstrook.
 21. Kruising vrije rechtsaf mogelijk om te realiseren, redelijk goedkope maatregel. Positief voor de doorstroming. Betreft de rechtsaf richting restaurant Eetpunt. De rechtsaf strook ligt op de Nijkerkerstraat. Er komen twee rijstroken Amersfoortsestraat. Daarvan kan er 1 dienen voor de vrije rechtsaf strook.

(c) Ontwerp lokale wegennet/ Verkeerdoorstroming

1. Omdat ons bedrijf (zorgboerderij) dagelijks mensen ontvangt is bereikbaarheid belangrijk, omrijden is voor sommige van onze deelnemers fors belastend.
2. Gaarne de op- en afrit van de A1 tegenover de Energieweg.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 11 van 33

3. Voor welke verkeerstypen is de Nieuwe Tunnel "Danzigweg/ Terminal weg" geschikt? Er is behoefte aan een autoverbinding.
4. Onder welke omstandigheden blijft "output weg" bestaan?

Nagezonden reacties:

5. Het is onduidelijk of de Outputweg is vervallen of niet. Op de maquette lijkt het of het vervallen is na de onderdoorgang naar de Energieweg maar op de lijst van wensen van SHB&L bij punt 7 "Hergebruik bestaande Energieweg" staat "nee" en "Verkeersveiligheid en doorstroming: er is te veel verkeersstromen tegelijk bij elkaar op de A28 zuid." Is het vervallen of niet?

(d) Ontwerp kruisende onderdoorgangen

1. Ik ben blij met voetgangerstunnel langs Heiligenbergerbeek en fietstunnel (met trappen) langs Barneveldschebeek. Voordeel 'trappen' is dat voetgangers veiliger kunnen medegebruiken
2. Wilt u mij schetsen sturen van ecologische verbindingen onder A28 bij deze onderdoorgangen (heiligenbergerbeek en Barneveldschebeek). In schetsje van onderdoorgang wandelpad Heiligenbergerbeek is waterniveau weergegeven met blauw lijntje. Is dat maximale waterniveau; of gangbare waterniveau; en wat gebeurt er als er hoger water is? Hoe vaak kan dat voorkomen?
3. Ik zou willen weten hoe wensen nr. 13a en 13b (fietstunnel Dorrestein) zich tot elkaar verhouden. Op zich is het "weghalen" van de brede kolommen door er gaten in te maken misschien wel goed, maar ik zou willen weten hoe open het geheel wordt. Naarmate het meer open wordt is een vrij hangende constructie minder noodzakelijk/wenselijk
4. Voetgangerstunnel Heiligenbergerbeek: Is er een belemmering voor fietsers? Hoe worden fietsers geweerd?
5. Voetgangerstunnel Heiligenbergerbeek: Hoe wordt de toeleidende weg naar de tunnel gerealiseerd in combinatie met de stuw en de krooshekreiniger?
6. Voetgangerstunnel Heiligenbergerbeek: Wat zijn de consequenties voor de volkstuinvereniging Dorrestein? Welk gedeelte van het tuincomplex wordt gebruikt en/of geofferd?
7. Voetgangerstunnel Heiligenbergerbeek: Wat zijn de Ecologische randvoorwaarden waarmee rekening gehouden wordt?
8. Voetgangerstunnel onder de A28 ter hoogte van Heiligenbergerweg: Dit wordt een lange tunnel met dichte wanden, A28 als 'dak' (heel laag). Dat lijkt mij qua sociale veiligheid een zorgpunt. Aan het eind van de Dorresteinseweg is al een fietstunnel. Lijkt logischer om daar een voetpad bij in te leggen.
9. Voor wie is de doorgang (voetgangerstunnel Heiligenbergerweg) bedoeld? Lange afstandspad?
10. Enthousiast omtrent het feit dat de kruisingsvrije fietsverbindingen gerealiseerd zijn. Helaas bestaat er bij de verdere uitwerking vragen over het toegepaste dwarsprofiel. Haal het maximale eruit wellicht ten koste van wat meer ongemak tijdens werkzaamheden.

Nagezonden reacties:

11. Een van de wensen van de bewoners / gemeente Amersfoort was een fietstunnel bij Barneveldse Beek. Ik zag dat deze was ingevuld met een tunnel met treden, in verband met gebrek aan ruimte. Ik wil jullie adviseren de wens dan nogmaals ter validatie te leggen bij de gemeente. Want ik denk dat weinig fietsers gebruik zullen gaan maken van de fietstunnel:
 - mensen met kinderen op de fiets: te zwaar
 - ouderen: te zwaar
 - mensen met elektrische trapondersteuning: lastig en omrijden is kleine moeite
 - wielrenners: afstappen past niet in hun vocabulair (afremmen voor medeweggebruikers ook niet trouwens....).

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 12 van 33

12. Bij de ingetekende fietstunnel voor ons perceel kon niet duidelijk worden hoe de ontsluiting van en naar weg gaat worden. Er is alleen een fietstunnel getekend. Hier willen wij snel antwoord op ontvangen. Wij denken en vinden dat er er met bovenstaande wijzigingen een enorme afbreuk wordt gedaan op de leefbaarheid en willen hier graag een juiste oplossing vanuit Rijkswaterstaat voor ontvangen.
13. Door de fietstunnel die onder de op en afrit komt zijn mijn uitrit en ingang niet meer mogelijk. Reden dat ik mij afvraag of het wel mogelijk is om in mijn woning te blijven wonen in een enclave.
14. Het tweede punt waar we aandacht voor vragen zijn de fietstunnels aan de Amersfoortsestraat. Wij hebben moeite met de combinatie tunnel, viaduct, tunnel zo dicht bij elkaar. Daarnaast is er tussen de tunnel en het viaduct een coffeeshop hoe ziet de ontsluiting daarvan er uit? De sociale veiligheid van de fietser is hier in het geding.
Daar komt nog bij dat de tunnel die begint aan de Amersfoortsestraat extreem lang is omdat hij loopt tot voorbij de 3 woningen aan de Amersfoortsestraat.
Hoe is hier afgewogen wat de effecten zijn op de sociale veiligheid:
A: bij zo'n lange tunnel,
B: bij twee tunnels en een viaduct binnen een paar honderd meter.
C: Is bij afwegen meegenomen dat binnen die paar honderd meter ook nog een ontsluiting is over het fietspad van twee restaurants, een coffeeshop en een autowasserette. Plus dat de klanten van de coffeeshop en het ene restaurant gebruik maken van het fietspad? Vanuit de regel de auto te gast.
Hoe is de ontsluiting van deze bedrijven geregeld in het aanbiedingsontwerp combinatie A1/28?
Al deze punten vragen de aandacht.
Onze vraag aan u, zijn bovengenoemde aspecten wel onderzocht? Hoe is de keuze tot stand gekomen? En is er onderzocht of de mensen van de woningen aan de Amersfoortsestraat waar de tunnel langs gaat weg willen, dan hoeft u niet zo'n lange tunnel te maken.
Graag zien we een bevredigende antwoord/oplossing voor onze zorgen tegemoet.
15. Zelf ben ik vooral geïnteresseerd in de fietsvoorzieningen. Ik fiets regelmatig van Hoevelaken naar Amersfoort en terug. Ik was bang dat de fiets in de verdrukking zou komen bij alle plannen voor uitbreiding van de ruimte voor auto's. Gelukkig is dat niet gebeurd. De fietsroutes blijven behouden en er komen zelfs ongelijkvloerse kruisingen voor de fietsers bij de belangrijke kruispunten.
Maar ik maak me wel bezorgd over de uitwerking. Er komt een lange tunnel voor fietsverkeer in twee richtingen. Bij het huidige intensieve gebruik van de fietspaden, onder andere door schoolgaande jeugd, treden al regelmatig gevaarlijke situaties op waar de fietsers in twee richtingen op één fietspad zitten. Ik verwacht dat het succes van de opkomst van de elektrische fiets de komende jaren voor een nog intensiever gebruik gaat zorgen, waarbij ook de verschillende snelheden van het "langzaam verkeer" een groeiend probleem gaat worden. Daarom ben ik bang dat één relatief smalle tunnelbuis voor fietsverkeer in beide richtingen al snel een knelpunt zal worden.
Daar komt nog bij dat een fietstunnel vaak voor sociale onveiligheid zorgt. Bij zo'n relatief lange fietstunnel is dit echt een punt van zorg. Het liefst zou ik een met doorzichtig materiaal overdekte brede fietssnelweg over het hele knooppunt heen willen. Met gescheiden rijstroken voor langzame en snelle fietsers. Maar dat zal wel niet kostenneutraal uitgevoerd kunnen worden. Ik hoop dat jullie mijn zorgen delen en nog eens goed overwegen of er varianten mogelijk zijn die de groei van het fietsverkeer goed kunnen opvangen en daarbij de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid voor de fietsers verbeteren.
16. Als aandachtspunt wil ik de veiligheid van de fietsende jongeren noemen.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 13 van 33

Grote groepen scholieren en bezoekers van een coffeeshop in de buurt lijken mij geen gelukkige combinatie. Ik kan niet uit het plan opmaken of er bijvoorbeeld met camerabewaking gewerkt gaat worden.

17. De situatie voor fietsers wordt er niet beter op. Twee tunnels, waarvan een lange (onder Nijkerkerstraat door) en een kortere (onder de Energieweg), en daartussen nog het viaduct! allemaal op een kort stukje. De lange tunnel moet toch veel korter kunnen? is het niet voordeliger de huizen te kopen slopen en een kortere tunnel te realiseren? Tunnels zijn niet prettig voor fietsers! Ik denk daarbij vooral aan scholieren en al degene die in schemertijd of in duisternis dit stuk moeten gaan. Hoe veilig is het daar vanwege de verschillende snelheden van fietsers, bromfietsen, scooters en elektrische fietsen. de klanten van de coffeeshop op het fietspad, hoe wordt dat
18. De onderdoorgang: Hoewel deze buiten het complex van volkstuinvereniging Dorrestein valt, zijn wij van mening dat dit, gezien de breedte van de snelweg en de vaak hoge waterstand in de beek, een weinig aantrekkelijk tunneltje zal zijn. Sociaal onveilig (mede door de afgelegen ligging), vochtig en muf, zo niet altijd 'nat'.
Onze suggesties
Ligt het niet voor de hand om wandelaars door de bestaande (fiets)onderdoorgang in het verlengde van de Dorresteinseweg te leiden? Daar sluit het bestaande wandelpad tussen ons complex en de sportvelden immers nu al op aan.
Of maak een tunnel in het verlengde van het bestaande wandelpad naast onze tuin.
De oever blijft dan beschikbaar voor de natuur en wandelaars kunnen toch onder de A28 door. Heeft u wel eens overwogen om een wandelbrug te maken? Dit is sociaal veiliger en levert een uniek uitzichtpunt op het beekdal op.
19. Inpassing en bouwsituatie van ecoduct Buurtweg Nimmerdor
Het ecoduct Buurtweg Nimmerdor is in het concept ontwerp gepland ongeveer 6 meter naast de bestaande fietsbrug aan de noordzijde (Hoevelakense kant). Het fietspad maakt op de taluds aan beide uiteinden een slinger, om aan te sluiten op de bestaande lanen. De bestaande fietsbrug blijft (waarschijnlijk) in gebruik tijdens de bouw van het ecoduct. Stichting Behoud Nimmerdor pleit ervoor, dat het fietspad op het ecoduct op de historische plek (zie Cultuurhistorisch onderzoek) wordt gerealiseerd. De laan van Nimmerdor naar Den Treek blijft dan herkenbaar op de historische locatie, én er wordt in Nimmerdor minder bos gekapt, omdat het bestaande talud wordt hergebruikt. In onderstaande figuur (ontleend aan het Beheerplan) is zichtbaar gemaakt hoe de Paradijsweg / Buurtweg recht door kan lopen over het ecoduct. Indien dit betekent dat er tijdelijk geen overgang zou zijn voor fietsers en voetgangers, dan kunnen we daarmee leven. Fietsers kunnen dan tijdelijk oversteken via het viaduct bij restaurant Oud Leusden.
20. Ik wil graag reageren op de geplande fietserstunnels. De eerste tunnel is erg lang, aan het uiteinde van de tunnel komen de fietsers bij de uitrit van een coffeeshop om vervolgens onder het brede viaduct door te gaan en weer een tunnel in te gaan. Fietstunnels worden over het algemeen als onveilig ervaren en de aanwezigheid van een coffeeshop er tussen maakt de situatie nog vervelender. Bovendien is onduidelijk hoe de uitrit van de coffeeshop wordt aangesloten op de weg. Bij het aanleggen van de tunnel dient dus rekening gehouden te worden met de veiligheid. Zowel de verkeersveiligheid, door middel van brede rijstroken voor beide richtingen als de sociale veiligheid. Er moet voorkomen worden dat deze tunnels hangplekken worden door het aanbrengen van voldoende verlichting, 24 uren-camerabewaking en verdere maatregelen. In plaats van een tunnel zou ook een brug aangelegd kunnen worden, bruggen worden minder snel hangplekken doordat ze niet overdekt zijn en op een open brug voelt men zich veiliger dan in een afgesloten tunnel.
21. In grote lijn ben ik niet ontevreden over het totale concept. Met name de aandacht voor verdere geluidsbescherming is welkom.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 14 van 33

Bij dezen aandacht voor de fietstunnels vanuit Hoevelaken naar Amersfoort. Dat worden nu drie tunnels achter elkaar. De eerste vanaf voor het kruispunt tot voor het viaduct A1. De tweede na het viaduct A1 onder de nieuwe Industrierweg door. De derde in de Oude Lageweg (die ligt er al een tiental jaren). Dat wordt voor de fietser nog een heel geklim, maar het zal structureel moeilijk anders kunnen. En dan is er daartussen nog de lange onderdoorgang onder de A1.

Uitgaande van dit gegeven is de uitvoering van die tunnels belangrijk.

Eerst de breedte van de tunnels. Het huidige fietspad is al te smal voor het intensieve verkeer, met drie snelheden: de 'gewone' fietser, de 'e-fietser' en het gemotoriseerde deel (Scooters en brommers).

Suggesties;

1: pas de breedte aan, dat hoeft m.i. niet heel veel duurder te zijn als er de ruimte voor is.

2: Laat het snelste verkeer (scooters en brommers) niet door de tunnels gaan, maar bovenlangs.

Dan de veiligheid(sbeleving). Dat is hier heel belangrijk. Er ontstaat namelijk een strook van enkele honderden meters door een verduisterd deel (tunnel, viaduct, tunnel en verderop ook nog eens een tunneltje.). Het kan de veiligheid en ook het gevoel van veiligheid ten goede komen als er meer dan gebruikelijke verlichting is (vooral ook onder het viaduct!). Cameratoezicht kan het gevoel van veiligheid ondersteunen, en eventuele druiloren ontmoedigen om zich zichtbaar in de nesten te werken door mensen lastig te vallen.

Nog een laatste suggestie:

Het gevoel van onveiligheid wordt vaak versterkt door het holle geluid in een tunnel. Daar is iets aan te doen met behulp van dempende wandbekleding.

22. Ik maak me zorgen over het doorgaande fietsverkeer tussen Amersfoort en Hoevelaken, meer specifiek tussen het kruispunt Hoevelaken en de nieuwe Energieweg. Wij fietsen daar dagelijks, vanuit Amersfoort richting Hoevelaken (heenreis) met jonge schoolgaande kinderen. We fietsen een grote stroom Hoevelakense scholieren tegemoet die naar het voorgezet onderwijs in Amersfoort gaan. Momenteel een hachelijke onderneming. Ik begrijp dat er twee ondergrondse kruisingen komen, waarbij de woningen aan het kruispunt Hoevelaken (tegen de Euromaster) en de coffeeshop blijven bestaan. Ik krijg uit alle beschikbare documenten geen goed beeld van de nieuwe, voorgestelde, situatie. Ik vraag nadrukkelijk aandacht voor:
- de grote stromen fietsers en bromfietzers die gebruik maken van de Amersfoortsestraat, met verschillende snelheden
 - de sociale en verkeersveiligheid van deze kwetsbare weggebruikers
 - bij ondertunneling: licht, zichtbaarheid, breed genoeg, niet te steil, niet te lang
 - de breedte van het fietspad met voldoende ruimte voor verkeer in beide richtingen
 - een goede oplossing voor de uitrit van de coffeeshop, nu is het verkeer te gast op het fietspad, wat veel onveilige situaties geeft.
 - het feit dat er nu ook in de omgeving van de coffeeshop mensen rondhangen/dealen. Worden de fietstunnels geen hangplekken?

(e) Ontwerp Overig (o.a. lokale inpassing)

1. Is het mogelijk het parallel aan de A28 gelegen trainingsveld van AFC Quick 1890 te handhaven? De wens is om daar in de toekomst een kunstgrasveld te leggen. Suggestie: ontzie het veld voor eindresultaat + fasering
2. Kan de tijdelijke uitbouw van de accommodatie van AFC Quick 1890 op de huidige locatie toekomstvast worden gemaakt? (tekening op formulier)
3. De Volkstuinvereniging Dorrestein zou graag de pdf ontvangen waaruit blijkt waar het nu voorliggende ontwerp komt te liggen. Ik zie graag dat er iets in de maak is. Het is nu moeilijk te beoordelen hoe ver de weg/geluidscherm onze kant op komt, vandaar. (betreft: het complex tussen de sportvelden van Quick, de H'Bergerbeek en de A28).

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 15 van 33

4. Het viaduct in Terschuur wordt verlegd in westelijke richting. Zou dit niet in oostelijke richting kunnen? Het is nu al stijl vanaf de kant van Terschuur en dan wordt het nog steiler. Erg lastig voor vracht- en landbouwverkeer. En vergeet de fietsers op leeftijd ook niet. Ze lopen nu al weleens naar boven. Als jullie hem naar het oosten toe verleggen wordt hij minder stijl. Ik hoop dat jullie daar eens naar willen kijken. Ook voor het geluid in het dorp is het veel beter. Hopelijk heb ik jullie op een idee gebracht.
5. Suggestie: door het inleveren van het een gedeelte van het Overbosch wordt het toch al relatief kleine Hoevelakensebos nog kleiner. Compensatie zoeken aangrenzend aan het Hoevelakensebos en niet buiten Hoevelaken.
6. Hoogspanningsmasten Nieuwland, deze staan midden in de woonwijk lopen over water, huizen staan op 27,5 meter, onderzoek i.o.v. gemaal Amersfoort (2003), GGO Eemland. De masten moeten 80 meter van de gevel staan. Dit zou een goed moment zijn om ze nu ondergronds of door hoogland west (2 masten verplaatsen) te laten lopen.
7. Als er vanwege veranderende verkeerscijfers aanpassingen aan het ontwerp moeten plaatsvinden die tot verhoging van de kosten leiden, worden die dan uitgeruild tegen minder belangrijke onderdelen?
8. Is het mogelijk om iets van een geluidswal aan te leggen, het zij overtollig zwart zand, het zij een geluidswal bij viaduct Watergoorweg (Nijkerk)
9. Is het mogelijk de aarde wal ter hoogte van La Balise (Nieuwland) te verhogen met een glazen wand in verband met uitzicht over de wal heen?

Nagezonden reacties:

10. Ruimtereservering spooruitbreiding
In de huidige situatie is er nog voldoende ruimte tussen weg en spoor om bij Hoevelaken de realisatie van een 3e spoor of inhaalspoor richting Amersfoort mogelijk te maken. Gezien de reeds nu al zeer hoge spoorverkeersbelasting en eerdere Overbelastverklaringen op dit spoortracé ligt het bovendien aannemelijk dat een dergelijke spooruitbreiding ter hoogte van de halte Hoevelaken in de toekomst nodig zal blijken. Bij de thans voorgestelde verbreding van de A1 wordt de resterende ruimte erg klein, en waarschijnlijk zelfs onvoldoende. Hierdoor zou het in de toekomst praktisch onmogelijk worden om de spoorcapaciteit uit te breiden (resp. alleen tegen maatschappelijk onevenredig hoge kosten). Het verdient derhalve aanbeveling om dit planologische zorgpunt te checken, en na te gaan of met een kleine verschuiving in noordelijke richting het ruimteprobleem opgelost kan worden. Door de vervanging van het viaduct is die mogelijkheid er feitelijk ook, aan de noordzijde lijkt er bovendien meer ruimte te zijn. Wellicht kan de hierboven reeds genoemde veiligheidskeermuur ook benut worden om weg en spoorprofiel zo dicht mogelijk te bundelen, waardoor de verschuiving van het wegontwerp zo klein mogelijk kan blijven.
11. Ik heb mij onmiddellijk over de kaart op GeoWeb gebogen en kom, mede met de legenda een flink eind op weg met het begrijpen van wat ik zie. Het betreft het Volkstuincomplex, liggend tussen de H'bergerbeek en de voetbalvelden ten westen daarvan. Uiteraard zijn wij bezorgd over het deel dat langs de A28 ligt. Mijn vragen:
 - de blauwe (dubbele) lijnen, is dat het geluisscherm?
 - het groene 'hokjespatroon', is dat een talud met afvoergreppel, nat als er nu ook achter het scherm ligt?
 - En, de belangrijkste vraag voor ons: hoever/hoeveel schuift het geheel op t.o.v. de oude weg? Ofwel, wat wordt er van ons complex afgeknabbeld?Ik heb geprobeerd de 'lagen' op te tillen en eronder te kijken maar dat lukt me niet. Een 'streep' in de kaart op de plaats van het huidige geluisscherm (als meetpunt) zou ons al helpen in het uitmeten en visualiseren van de nieuwe situatie. Ik begreep dat er tekeningen zijn - voorgelegd

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 16 van 33

aan de grondeigenaren - die antwoord op onze vraag kunnen geven. Als wij daar het bedoelde stuk van kunnen ontvangen zou geweldig zijn.

12. Namens het bestuur van de Volkstuinvereniging Dorrestein, hiermee onze reactie op het voorliggende ontwerp van de A28, ter hoogte van ons Volkstuincomplex. Dat ligt tussen de voetbalvelden van Quick (afrit Leusden-Zuid) en de Heiligenbergerbeek. Wij zijn 'huurders' van het complex dat door SRO wordt beheerd namens de Gemeente.
Tot het complex behoren niet alleen de arealen waarop getuinierd wordt, maar het geheel wordt omzoomd door een brede strook 'groen' waarin zich onder meer een paddenpoel bevindt. Het groen is dusdanig van aard dat zich daar een rijk dierenleven (reptielen, amfibieën, kleine zoogdieren) heeft ontwikkeld. Roofvogels profiteren hier op hun beurt weer van. Het bestuur voert al jaren een beleid van natuurlijk tuinieren rond en op het complex.
1) Definitieve plaats van de snelweg. Hoewel het ons niet geheel duidelijk is hoeveel dichterbij de nieuwe weg komt ten opzichte van de huidige situatie, moge het duidelijk zijn dat wij grote moeite hebben met het inleveren van grond, omdat die mogelijk een behoorlijke ingreep zal zijn in de boven beschreven groenstrook. Daarnaast verliezen wij mogelijk een aantal tuinen en dus leden. Onze wens is dan ook dat de weg maximaal richting Leusden wordt geprojecteerd.
13. Na ons bezoek aan de voorlichtingsavond in Hoevelaken zijn wij helemaal niet enthousiast en maken wij ons ernstig zorgen over de volgende zaken:
De enorme grootte van het parkeerterrein en benzinstation. Waardoor deze erg dicht bij ons huis komt te liggen. Wij zouden het op prijs stellen dat u dit in een gesprek met ons (en onze burens?) komt bespreken.
14. Wij maken ons ernstig zorgen over de volgende zaken:
Het aangezicht van beton en vrachtauto's waar voorheen een landelijk uitzicht was. Wij willen dit graag weer terug in de vorm van een groenstrook.
De angst voor criminelen of onguere figuren die door het weiland naar ons huis kunnen komen. Dit zou naar onze mening opgelost kunnen worden met een enorm brede sloot er om heen. Wij zouden het op prijs stellen dat u dit in een gesprek met ons (en onze burens?) komt bespreken.
15. Uit het ingediende aanbiedingsontwerp blijkt dat de A28, doordat de verbreding aan de zuidzijde uitgevoerd zal worden, dichterbij het eigendom van hengelsportvereniging Hoop op Geluk komt te liggen met alle gevolgen van dien. Opvallend is dat verbreding niet in zijn geheel aan de noordzijde, waar uiteindelijk meer ruimte beschikbaar is, wordt uitgevoerd. Alleen op het korte stukje tussen de Watergoorweg en de Berenkamperweg is er kennelijk voor gekozen om excentrisch te verbreden waarbij het zwaartepunt op de zuidzijde komt te liggen.
Voor zover dat uit de ontwerptekeningen is op te maken (kaartmateriaal met de grenzen van de aanbidding geprojecteerd op de perceelgrenzen ontbreekt) zal de A28 zoveel dichterbij onze sportvisplas komen te liggen dat de oever van de zogenaamde kleine plas niet langer bevisbaar en mogelijk zelfs niet meer bereikbaar zal zijn.
Wij vinden het jammer dat er geen kaartmateriaal beschikbaar is waarop ook duidelijk de topografische ondergrond en perceelgrenzen zichtbaar zijn in relatie tot de uiterste begrenzingen van het ontwerp. Onze zienswijze zal mogelijk daardoor op het moment dat dit materiaal wel beschikbaar komt nog aangescherpt worden.
16. Herplaatsen afbeelding Anne Frank ter plaatse van geluidscherm
In het concept ontwerp komt er een nieuw geluidscherm van de Arnhemseweg tot aan het ecoduct, dat bestaat uit een grondwal, met daarop een geluidsabsorberend scherm. Het bestaande geluidscherm ter plaatse van de Woestijgerweg heeft op de achterzijde een afbeelding van Anne Frank. SBN pleit ervoor, dat het paneel met de afbeelding van Anne Frank teruggeplaatst wordt op dezelfde locatie. Het is voor velen een geliefde plek om naar toe te lopen in het Landgoed. Ook de gemeente Amersfoort wil, dat dit paneel behouden blijft (zie het bordje ter plekke)

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 17 van 33

17. Na ons bezoek aan de verder prima opgezette voorlichtingsavond in Hoevelaken, zijn wij helemaal niet zo enthousiast en maken wij ons juist zorgen over de volgende zaken:
- De grootte en positie van het parkeerterrein / benzinstation. Waardoor deze erg dicht bij ons huis komt te liggen (licht / geluid / verlies aan uitzicht)
 - De geluidswal die wat ons betreft aan de verkeerde kant van de parkeerplaats staat getekend. (tussen de snelweg en de parkeerplaats). Wat ons betreft moet die (ook) tussen de parkeerplaats en de aangrenzende weilanden komen. Dit leek niet ingetekend te zijn?
 - Het aangezicht van beton en vrachtauto's waar voorheen een landelijk uitzicht was. Wij willen dit graag weer terug in de vorm van een groenstrook die het zicht op "de pomp" volledig ontnemt.
 - De angst voor criminelen of andere figuren die door het weiland naar ons huis kunnen komen. Dit zou naar onze mening opgelost kunnen worden met een heel brede sloot of hek om de pomp en parkeerplaats heen.
 - En verder de overlast van licht en geluid (vrachtwagens die lang parkeren en eventueel koeling gebruiken). Graag zouden we hiervoor een oplossing zien.
 - De hoogte en uitvoering van het geluidsscherm. We hopen dat deze "groen" kan worden uitgevoerd zodat we straks niet tegen een betonnen wand aankijken. Op zich zijn we groot voorstander van een geluidsscherm, die voorziening missen we nu.
- Wij zouden het op prijs stellen dat u dit in een gesprek met ons (en onze burens?) komt bespreken

(f) Geluid

1. Oprit "Hertekop" richting knooppunt Hoevelaken (N226 Leusden Zuid) wordt zeer druk gebruikt door de vrachtwagens van PON. Deze opleggercombinaties rijden de gehele dag en moeten de oprit richting Hoevelaken nemen. De oprit is steil, dusdanig dat de zware diesels loeiend hoorbaar zijn. De vrachtwagens bereiken de top van de klim met +/- 30 km/uur. geruime tijd is dit geluid dus hoorbaar. Gelieve dit specifieke probleem mee te nemen met de geluidsberekeningen bovenop het A28 lawaai.
2. Aan de Amersfoortse kant zijn 6 meter hoge schermen geplaatst die op dit moment meer geluid weerkaatsen richting Zuid ten opzichte van voor de plaatsing
3. Aandacht voor wijk Rustenburg in geluidsbelasting voor verschil tussen huidig en straks
4. Aandacht voor effect van verandering outputweg
5. Huidig geluidsniveau (van Royenpad, Amersfoort) acceptabel
6. Bij de aanname/berekening geluidsoverlast (max dB) is bij Hooglanderveen rekening gehouden met een aanname dat het bedrijventerrein ter hoogte van Danzigweg en omgeving is volgebouwd. Deze bebouwing met bedrijven dient als geluidswal. Gezien het huidige tempo waarop de grond verkocht is, is het niet realistisch dat deze geluidswal er ligt bij gereedkomen verkeersknooppunt. Dit zal extra geluidsoverlast voor Hooglanderveen opleveren. De aanname is dus niet realistisch. Werkelijke versus juridische hoogte.
7. Graag word ik nader geïnformeerd over de geluidsproblematiek rond de knoop hooggelegen en langs de A1. Hier maak ik mij als bewoner van Kattebroek grote zorgen over.
8. Hoe zit het met geluidsoverlast in de nacht tijdens de werkzaamheden bij viaduct Watergoorweg (Nijkerk).
9. Is het mogelijk om iets van een geluidswal aan te leggen, het zij overtollig zwart zand, het zij een geluidswal bij viaduct Watergoorweg (Nijkerk)
10. Fly-over verbinding Utrecht - Amsterdam ter hoogte van Nijkerkerstraat; Erg hoog zonder geluidsscherm er boven op ter bescherming van Hoevelaken en bewoners Nijkerkerstraat, terwijl laag gelegen weg er voor wel een scherm heeft. Suggestie: Hooggelegen weg van schermen of wal voorzien.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 18 van 33

11. Geluidsscherm langs A28 doortrekken tot voorbij afslag Corlaer voor bewoners Domstraat-West ter hunner bescherming.
12. Geluidsscherm op de ring plaatsen
13. Positieve punten: Geluidsscherm A28, Geluidsscherm A1, Maquette zegt toch meer dan 2d of video, openhouden + herstellen op- en afritten Hoevelaken, A1 Amsterdam - Apeldoorn afrit Hoevelaken nu erg omslachtig/tijdrovend.
14. Geluidsscherm A1 + A28 zijde Hoevelaken Essentieel. Geluid is namelijk recent sterk toegenomen in bos + dorp Hoevelaken. Sinds geluidsscherm A28 zijde Amersfoort (weerkaatsing?). In media las ik dat dit + 0,86 dB was (dit is toch 20%?) het lijkt meer.
15. Ik maak me zorgen over het geluid van de hoge ring aan de zijde van Hoevelaken. Kan hier nog een geluidsscherm langs of de verbinding van Hoevelaken - Zwolle hoger leggen als de ring.
16. A1 graag de hoogste variant geluidsscherm, kunnen we rustig slapen
17. Overweeg een geluidsscherm op de ring in verband met geluidsoverdracht op hoogte
18. Absolute onacceptabele geluidswal A1-oost (Unica; Euretco; Bouwfonds; Bosch; Tekstkar; etc.) werkelijk nodig? Zichtbaarheid bedrijven A1-oost in beschouwing nemen svp.
19. Waarom geen geluidsscherm bij de verbindingsweg Utrecht - Amsterdam (bovenlangs). Ik doe 's morgens om 6uur mijn slaapkamerraam dicht vanwege de geluidsoverlast vandaar.
20. Geluidsoverlast door opening onder hoogspanningsmast Forel - Nieuwlandsedreef. Het geluid wordt dan niet tegengehouden. Onder de hoogspanningsmasten ligt water, wat als klankbord het geluid van de A1 tot ver in Nieuwland hinder veroorzaakt.
21. Is het mogelijk de aarde wal ter hoogte van La Balise (Nieuwland) te verhogen met een glazen wand in verband met uitzicht over de wal heen?
22. Wanneer gebeurt er iets aan geluidsmaatregelen voor Vathorst? Momenteel is op veel locaties nog een lage geluidswal (aarden wal) en zijn er nog geen bedrijven gebouwd. Ook tussen de bedrijfspanden zitten nog open gaten. Kan hier niet tijdelijk iets aan gedaan worden? Wat is de werkelijke hoogte ten opzichte van de juridische hoogte?
23. A28 ter hoogte van Schammersteeg; Wat is het geluidseffect van het rooien van de loofbomen langs de Driftakkerweg?
24. A28 ter hoogte van Schammersteeg; Aandacht voor hoogte geluidswal. Komt er een scherm op de wal? 2 belanghebbenden; bewoners, recreanten in Schammerplas, hockeyclub.
25. A28 ter hoogte van Schammersteeg; Schermen aan Schuilenburgzijde staan schuin, wat wordt effect op geluid aan de Leusder kant? Op 100 meter is geluid nu niet toegenomen. Op +/- 400 meter is geluid wel toegenomen (Horsterweg)
26. A28 ter hoogte van Schammersteeg; Graag geluidswal ter hoogte van Schammersteeg sluiten
27. Het geluid op de wegen van de ronde kom draagt zeer ver, vanwege hoge ligging. Kan hier ook een geluidsscherm geplaatst worden?
28. Komt de geluidswal A28 zuid ter hoogte van de Schammersteeg nog verder richting Leusden te liggen? Komt er op deze geluidswal nog een geluidsscherm te staan?
29. Effect van het verwijderen van de bomen aan de zuidzijde van A1, oostelijk van viaduct Schoutenburgerweg. Effect op geluidsbelasting achter gelegen woningen
30. Is het mogelijk op ons terrein een voorziening te treffen om de geluidsoverlast permanent te beperken bijvoorbeeld door overtollige grond te gebruiken voor een wal.
31. Moet wensscherm niet op de 'hoge' verbindingsweg staan 1/2 m?

Nagezonden reacties:

32. Verder vernamen wij van collega bedrijven / vastgoed eigenaren dat er mogelijk een geluid wal / scherm komt langs ons prachtige bedrijven terrein? Daar zijn wij zeker niet voor! Het plan Horstbeek ontleent zijn uitstraling met een heel mooi groene zoom van en naar de A1. Dat zou zeker behouden moeten blijven. Kunt u ons hierover duidelijkheid geven?

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 19 van 33

33. De SHB&L heeft vele malen gediscussieerd met Rijkswaterstaat over verschillende aspecten van de (voorgescreven) geluidsmodellering en de daarmee uit te voeren berekening van het geluidsniveau op afstand. Zoals wij toen o.a. aangaven is bij een complexe situatie, zoals op het knooppunt (met tientallen rijstroken in de invloedzone), niet meer eenduidig op welke wijze de gecertificeerde berekeningsmodellen moeten worden ingericht om berekeningen te maken die betrouwbare en goede resultaten op leveren die overeenkomen met de werkelijk ervaren waarden. Wij stellen voor de wijze van uitvoeren van de berekeningen tevoren te laten toetsen door TNO of een vergelijkbare instantie.
34. Hoewel de verbindingsweg vanuit Utrecht naar Amsterdam (de ring op het verhoogde grondlichaam) enige bescherming zal geven tegen de geluidsbelasting van de doorgaande wegen A1 en A28, zal deze zelf ook extra geluidsbelasting (en ook lucht verontreiniging) veroorzaken, die zich ver over Hoevelaken zal verspreiden worden, omdat het weglichaam op een zeer hoog grondlichaam ligt en er naast deze weg geen geluidsbescherming aanwezig lijkt te zijn. Hoe hoog is het grondlichaam waarop de verbindingsweg Utrecht naar Amsterdam ligt ten opzichte van de verbindingsweg Apeldoorn - Zwolle?
35. Kan een geluidsscherm geplaatst worden op de verbindingsweg Utrecht – Amsterdam aan de kant van Hoevelaken (vanaf het viaduct over de A1 tot en met het viaduct over de A28)?
36. Op de maquette lijkt het dat de hoogste kant van de kom ligt aan de kant van Hoevelaken – dus hier vandaan komt de hoogste geluidsbelasting (en lucht verontreiniging) naar de omgeving, ook nog eens vanwege de overheersende windrichting vanuit het westen – zuidwesten. Op de verbindingsweg Apeldoorn - Utrecht, aan de binnenzijde van de kom, voorbij het viaduct Utrecht – Amsterdam, is er een damwand (wit op de maquette). Deze damwand zal, vanwege reflectie tegen een hard oppervlak, voor extra geluidsbelasting zorgen in Hoevelaken. Dit moet voorkomen worden. Is reflectie op deeloppervlakken in het geluidsmodel opgenomen?
37. Zijn er andere vergelijkbaar “kom constructies” van knooppunten in Nederland of elders, die als referentie kunnen dienen voor bovengenoemde (geluids)effecten? Zo ja wat was de geluidsbelasting in de omgeving vóór en na de bouw van de “kom constructie”? Is de “kom constructie” opgenomen in de modellen voor het berekenen van de geluidsbelasting?
38. Het doel van de wens van Gemeente Nijkerk en de SHB&L, voor een geluidsscherm langs de verbindingsweg tussen de oprit Hoevelaken-A1 naar de van Tuylstraat, was om de toekomstige geluidsbelasting t.o.v. van de huidige belasting te reduceren met 5dB. (Zie BOK2) De doelstelling om de geluidsbelasting met 5dB te reduceren is, onzes inziens, veel belangrijker dan de hoogte of de plaats van het scherm.
39. De SHB&L verzoekt RWS en de combinatie A1/28 extra na te denken over de verbindingsweg Apeldoorn naar Zwolle: De Gemeente Nijkerk en de SHB&L hadden de wens uitgesproken voor een geluidsscherm langs deze verbindingsweg, maar deze wens was geformuleerd zonder te weten hoe het ontwerp uiteindelijk zou worden en in de veronderstelling dat een geluidsscherm langs deze verbindingsweg Hoevelaken geluidsbescherming zou geven tegen het verkeer op het gehele knooppunt. Maar nu blijkt dat de verbindingsweg Apeldoorn naar Zwolle op maaiveld ligt terwijl de verbindingswegen Utrecht – Amsterdam en Apeldoorn - Utrecht veel hoger ligt. Dus het geluid van de verbindingswegen Utrecht – Amsterdam en Apeldoorn - Utrecht zal over het geplande geluidsscherm heen gaan en dat geluidsscherm zal daarom maar zeer weinig bescherming voor Hoevelaken geven.
40. Ons inziens zijn er diverse mogelijkheden om het probleem op te lossen en een beter geluidsbescherming aan Hoevelaken te geven:
 - o Plaats ook een geluidsscherm langs de verbindingsweg Utrecht – Amsterdam (vanaf het viaduct over de A1) op het verhoogde grondlichaam vanaf de viaduct over de A1 tot en met de viaduct over de A28 zodat, samen met het geluidsscherm langs de verbindingsweg Apeldoorn-Zwolle, het doel van de wens (5dB reductie) van Gemeente Nijkerk en de SHB&L wordt gehaald. Of:

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 20 van 33

- o De verbindingsweg Apeldoorn-Zwolle op het hoge grondlichaam plaatsen, direct naast de verbindingsweg Utrecht-Amsterdam, met een geluidsscherm direct ernaast. Of:
- o De verbindingsweg Apeldoorn – Zwolle direct de verbindingsweg Apeldoorn – Utrecht bouwen onder de viaduct (Utrecht- Amsterdam) en op de binnenzijde van de kom en de binnenkant van de verhoogde verbindingsweg Utrecht – Amsterdam leggen. Er moet dan een nieuwe of verlengde viaduct komen, maar de verbindingsweg is nu korter en het viaduct van de verbindingsweg Amsterdam – Zwolle is korter. Het geluidsscherm wordt dan geplaatst langs de verbindingsweg Utrecht-Amsterdam."
41. Er zijn 3 verbindingswegen die de A28 op een hoog niveau kruisen (Utrecht – Amsterdam, Apeldoorn – Utrecht, Amsterdam – Zwolle). Er is geen geluidsbescherming voorzien op deze wegen. Door de hoogte van de wegen zullen zij veel geluidsbelasting veroorzaken, versterkt door de overheersende west- zuidwest wind in combinatie met het tunnel- of trompet- effect (veroorzaakt door het 9 à 11 meter hoge scherm langs Vathorst op de westkant van de A28). Dit moet voorkomen worden. Helaas: het effect van de overheersende windrichting en het tunnel - of trompet- effect van het hoge scherm worden niet meegenomen in de wettelijke geluidsberekening maar in de praktijk zijn de effecten duidelijk merkbaar en goed te horen.
42. RWS heeft aan de aannemer de volgende eis gesteld in de uitvraag: "Het aanbiedingsontwerp mag slechts een fractie meer geluid produceren dan het referentieontwerp van Rijkswaterstaat (maximaal 0,1dB)". Belangrijker echter is de vergelijking tussen het huidige geluidsniveau en het geluidsniveau van het aanbiedingsontwerp. Als het bekend is dat het aanbiedingsontwerp voldoet aan de gestelde eis, zal het ook bekend zijn wat het geluidsniveau is t.o.v. het huidige niveau.
- Is deze vergelijking tussen het aanbiedingsontwerp en het huidige geluidsniveau (GPP's) bekend?
 - Is er een vergelijking gemaakt tussen de geluidsbelasting van het aanbiedingsontwerp en die van het (destijds voorgestelde) ontwerp van de SHB&L? In het verleden is er door RWS een vergelijking gemaakt tussen haar referentie ontwerp en het SHB&L ontwerp en qua geluidsbelasting kwam het SHB&L ontwerp er beter uit (onderzoek Grontmij-DHV).
43. De SHB&L wil graag betrokken worden bij de keuze van het type materiaal en de plaatsing van de geluidsschermen ter bescherming van Hoevelaken en aan de oostkant van de A28 richting Zwolle.
44. De Afrit komt circa 70 meter dicht bij onze woning te liggen. Naast een enorme beperking van onze vrijheid levert dit ook meer geluid- en vervuilingsoverlast op. Wij denken en vinden dat er met bovenstaande wijzigingen een enorme afbreuk wordt gedaan op de leefbaarheid en willen hier graag een juiste oplossing vanuit RWS voor ontvangen.
45. Naar aanleiding van de informatie avond 20-8-2015 bij de inzage van de tekeningen omtrent kruispunt Hoevelaken kwam ik tot de conclusie dat onze woon omgeving een probleem wordt wat geluid en luchtvervuiling betreft. Omdat de afrit heel dicht bij mijn woning komt en de afrit ook hoger komt te liggen dan de begane grond.
Hopelijk vinden Rijkswaterstaat en ik hier een oplossing voor.
46. Bij deze wil ik u kenbaar maken erg geschrokken te zijn van het voornemen een geluidsscherm te maken aan de A1 oost zijde. Dit heeft voor mij als grondeigenaar dusdanig negatieve invloed op de verkoop van de grond dat ik hierdoor mijn bedrijf wel eens vaarwel moet gaan zeggen. Ik wil u dus ook verzoeken het plan te herzien en de geluidsschermen niet op te nemen.
47. Wij zijn zowel bij de grondeigenaren- als bij de inloopbijeenkomsten geweest. Wij waren lichtelijk verbaasd over de geringe informatie die er was op onze gerichte vragen met name die met betrekking tot de hoogte en uitvoering van de geluidswal/scherm. Men kon ons geen eenduidig antwoord geven aangaande de geplande hoogte van een eventuele aardewal met geluidsscherm en hoe hoog dit gepland is met als 0-lijn de huidige A1-Oost, ter hoogte van onze panden aan de Zuiderinslag/A1-Oost. Voor ons van cruciaal belang. Tevens waren wij onaangenaam verrast aangezien dit geluidsscherm in geen enkele van de voorgaande plannen gepland was! Tevens

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 21 van 33

vinden wij dat zelfs een doorzichtig scherm het zicht ontnemt in de praktijk. Er werd ook gezegd tijdens deze bijeenkomsten dat het ook niet noodzakelijk was maar een "cadeau" van de Gemeente Nijkerk was. Onze vraag is: "aan wie?". Alle bedrijven die wij inmiddels hebben ingelicht en gesproken aan de A1-Oost zijn uitermate tegen deze maatregel, die in hun ogen er in is geslopen, mede omdat men er in de afgelopen jaren van planning ervan uitging dat dit probleem zich niet voor ging doen, domweg omdat er nooit sprake van is geweest.

Wij vragen dus nogmaals om duidelijkheid aangaande de geplande hoogte gemeten vanaf de A1-Oost en de uitvoering van geplande geluidsmaatregel en of dit moet. Nogmaals benadrukken wij de tegenstand van de door ons gepeilde mening van de vastgoedeigenaren en –huurders van deze zichtontneming.

48. Wat mij wel opviel is dat er op de "ring" alleen bomen geplant worden, maar geen geluidswering/schermen. Begreep van een medewerker van RWS, dat de geschatte hoogte van deze ring ongeveer 4 tot 5 meter boven het maaiveld zal bedragen. Op het maaiveld worden wel geluidswerende schermen geplaatst. Ik kon niet uitvinden hoe hoog deze geluidswerende schermen zullen worden. Aangezien beide hoofdwegen zesbaans worden, zal de geluidsoverlast ook aanmerkelijk toenemen, ook op de ring door het afslaand verkeer. Mijn suggestie is dan ook om of de geluidschermen op het maaiveld te verhogen, zodanig dat ze het geluid van de ring opvangen danwel geluidschermen op de ring te plaatsen. Vermoed dat de geluidschermen, welke momenteel langs de A28, aan de kant van Amersfoort (ter hoogte van Leusden), staan voldoende hoogte hebben om geluid ter hoogte van het maaiveld als geluid van de ring te beschermen voor omwonende.

Note:

Enkele jaren geleden zijn er geluidschermen geplaatst langs de A28 i.v.m. de wijk Vathorst, hierdoor is de geluidsoverlast voor Hoevelaken e.o. enorm toegenomen. Het geluid van het verkeer wordt door de bestaande schermen teruggedraaid en aangezien er geen geluidschermen aan de zijde van Hoevelaken staan, is de geluidshinder voor Hoevelaken en buitengebied behoorlijk toegenomen. Begrijp dat alles kosten met zich meebrengt, maar zou het zeer waarderen als bovengenoemd punt meegenomen zou kunnen worden.

49. De hoogspanningsmasten in Stadstuin/Nieuwland lopen over de A1, tussen afslag 12 en 13, precies door een woonwijk. Uit deze informatie, blijkt, dat deze er niet mogen staan. Omdat ze de geluidswal verstoren en er een, als klankkast, werkende waterplas onderligt, treedt er tot ver in Nieuwland, een geluidsversterking op. Wellicht is er een win/win situatie, er zijn gelden beschikbaar gesteld door minister Kamp.
50. Wij zijn blij met de geluidschermen ter hoogte van de Nijkerkersstraat en Westerdorpsstraat. Maar we vragen aandacht voor de hoger gelegen weg richting Amsterdam die ook parallel loopt aan de Nijkerkerstraat. De hoge ligging van deze weg maakt het onzes inziens mogelijk dat het geluid daarvan over het daarvoor liggende scherm heen zal gaan. Graag zien we deze weg ook voorzien van schermen of van een geluidswal.
51. Hierbij maken wij mede namens Euretco Properties BV bezwaar tegen het plan om aan de A1-Oost een geluidswal met geluidsscherm te plaatsen. Onze bezwaren zijn als volgt. Door plaatsing van de geluidswal resp. het geluidsscherm zal onze huidige zichtlocatie met de bijbehorende reclame niet meer zichtbaar zijn. Deze zichtbaarheid is voor ons als bedrijf met circa 2.000 aangesloten detailhandelszaken en enkele duizenden contractleveranciers van cruciaal belang. Bewust is ooit voor een centrale locatie in Nederland aan de snelweg gekozen omdat wij daarmee als bedrijf eenvoudig vindbaar en herkenbaar voor onze relaties zouden zijn. Als deze locatie met bijbehorende promotie-uitingen niet langer vanaf de snelweg zichtbaar is, leidt dat onherroepelijk tot waardevermindering van het vastgoed van Euretco en tot verslechtering van de exploitatie van de voornoemde beurzen. De herkenbaarheid en vindbaarheid zal afnemen. Daarmee raakt het plan Euretco direct in haar exploitatie: als gevolg van minder beursbezoek

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 22 van 33

zullen er minder opbrengsten zijn. Op lange termijn kan de schade groot zijn, naast het feit dat waardevermindering van het vastgoed in algemene zin zal plaatsvinden. Wij verzoeken u derhalve de voorgenomen plannen in te trekken en behouden ons voor het overige alle rechten voor.

52. In basis zijn wij enthousiast over de aanpak en het ontwerp. Echter in het mogelijk plaatsen van een geluidsscherm langs de A1 ter hoogte van onze bedrijfspanden aan De Beek in Hoevelaken (gemeente Nijkerk) kunnen wij ons absoluut niet vinden. Wij maken dan ook ernstig bezwaar tegen het plaatsen van een geluidsscherm. Dit scherm ontnemt de zichtbaarheid van ons pand vanaf de A1. Destijds een van de belangrijkste redenen om onze panden op deze locatie te bouwen en de reden waarom wij hier nog steeds gevestigd zijn. Daarnaast verhuren wij ook een deel van ons panden. Doorslaggevend voor deze huurders was en is juist de zichtlocatie, uiteraard zijn hierop ook de huurprijzen vastgesteld. Ook bij plaatsing van de doorzichtige geluidsschermen zullen wij schade lijden m.b.t. tot de waarde van onze panden en de huuropbrengst t.o.v. de huidige zichtlocatie. Met de voorliggende plannen wordt hoe dan ook inbreuk gemaakt op de zichtbaarheid van onze panden vanaf de A1.

Bovenal vragen wij ons af wat het nut is van het plaatsen van een geluidsscherm op deze locatie, omdat:

- Ons pand en de aangrenzende panden fungeren als geluidsscherm voor de woningen aangrenzend aan het bedrijfsterrein De Beek/De Wel.
 - In onze panden hebben wij absoluut geen last van geluidshinder.
 - Indien er een dermate hoge Db-toename wordt verwacht is gevelisolatie een logischer en waarschijnlijk goedkopere optie dan een geluidsscherm.
53. Tot op heden zijn wij niet geïnformeerd omtrent een mogelijk besluit over een eventuele geluidswal voor de A1-Oost, mocht dit wel zo zijn dan verzoeken wij u ons te informeren, zodat wij alsnog bezwaar kunnen aantekenen tegen dat besluit. In het vertrouwen op een correcte afhandeling, zien wij graag een ontvangstbevestiging van deze mail tegemoet.
54. Als vaktechnisch geïnteresseerde bekeek ik de tekening... en daarin viel me op dat er direct rechts van station Hoevelaken (= locatie A1 KM 47.0), tussen de snelweg en het spoor, een geluidsscherm is ingetekend. Dit scherm werkt zeer waarschijnlijk averechts. Op zich zal deze het beoogde autoweg-geluid wel tegenhouden, maar als onbedoeld neveneffect zal het ook het geluid van passerende treinen naar de betreffende woningen reflecteren. Omdat treinen een vele malen hoger piekniveau hebben, zal het effect van het voorgenomen scherm voor de betreffende woningen in Stoutenburg Noord vrijwel zeker negatief uitpakken. Om de gewenste geluidsbeperving te bereiken, is het daarom waarschijnlijk noodzakelijk om in samenspraak met spoorbeheerder ProRail over diezelfde afstand ook aan de zuidzijde van de spoorlijn een geluidsscherm te plaatsen. Echter: het is denkbaar dat een scherm aan de zuidzijde van het spoor tot een veel sterker geluid beperkend effect op de betreffende woningen leidt, waardoor het geluidsscherm tussen de A1 en het spoor eenvoudiger/goedkoper uitgevoerd kan worden, of misschien zelfs geheel zou kunnen vervallen. In dat geval zou er zelfs sprake kunnen zijn van een kostenbesparing.
55. Vanuit de informatie avond die is gegeven over de aanpak van het knooppunt Hoevelaken hebben wij begrepen dat onderdeel van de aanpak is het plaatsen van een geluidsscherm langs de A1 aan de Hoevelakense zijde. Wij zijn gevestigd aan de Wel, de zuidzijde van het knooppunt, en maken ernstig bezwaar tegen het plaatsen van een geluidsscherm. Dit scherm zou recht voor ons pand geplaatst worden en de zichtbaarheid van ons pand vanaf de snelweg wegnemen. Een van de belangrijkste redenen om ons pand op deze locatie te vestigen. Daarnaast is het plaatsen van een geluidsscherm op deze locatie onzes inziens zinloos, omdat:
- Wij geen last van geluidsoverlast hebben, ons pand is goed geïsoleerd
 - Ons pand als geluidsscherm fungeert voor de achterliggende omgeving
 - Er zich geen woningen aan de Wel bevinden, alleen bedrijven

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 23 van 33

- De eerste rij woningen zich op meer dan 150 meter van de snelweg bevinden, waar de bedrijfsgebouwen van de Wel als geluidsscherm tussen liggen.

Wij verzoeken u dan ook ons bezwaar in behandeling te nemen en ons te berichten over de voortgang van behandeling.

56. Namens Bouwfonds Investment Management B.V. (hierna: BIM) maak ik hierbij de bezwaren kenbaar tegen de geplande geluidswal met geluidsscherm voor de A1-Oost waarvan ik een kopie heb bijgevoegd.

In het ontwerp wordt thans uitgegaan van een geluidsscherm dat het uitzicht vanaf de A1 op het pand van BIM hindert, terwijl BIM bij het aangaan van de huurovereenkomst in het kader van naamsbekendheid en uitstraling bewust heeft gekozen voor deze zichtlocatie aan de A1.

Het ligt dan ook voor de hand dat BIM door plaatsing van de ondoorzichtige geluidsschermen schade zal lijden. Er is absoluut niet met de aanliggende kantoorpanden rekening gehouden in de ontwerpfase van de geluidswal. Gelet op het voorgaande verzoek ik u dringend om bij de bepaling van vormen en/of materialen van de geluidswal, inspraak te vragen van de gebruikers van de aanliggende kantoorpanden en rekening te houden met de belangen van deze gebruikers (waaronder BIM). Met de thans voorliggende plannen wordt in ieder geval inbreuk gemaakt op het belang van zichtbaarheid van deze panden vanaf de A1. Voor zover er al wel sprake zou zijn van een besluit omtrent de geluidswal voor de A1-Oost, verzoek ik u mij daarvan op de hoogte te stellen, zodat ik alsnog namens BIM bezwaar kan aantekenen tegen dat besluit. Uw verdere berichtgeving wacht ik af.

57. Hierbij wil ik reageren op de indrukwekkende plannen voor de aanpassing van knooppunt Hoevelaken en omgeving. Wij maken ons zorgen over de hooggelegen ronde weg; want die is volgens mij echt hoog (8 meter?!). Dat belooft niet veel goeds wat het geluid betreft. Wij vinden daarom dat er optimale geluidsbescherming moet komen, ook op de hoger gelegen delen van de aanpassingen. Wij vinden het voor iedereen belangrijk dat het geluid ter hoogte van de huizen buiten maximaal 50 dB is en dat de luchtkwaliteitsparameters ver onder de grens zitten, i.v.m. strengere grenzen, die in de toekomst gaan gelden voor PM2,5 en zwarte roet, die daaraan gerelateerd kunnen worden. Nu daar al rekening mee houden bespaart jullie geld voor aanpassingen later. Verder vragen wij u te letten op weerkaatsing van geluid wat de schermen betreft; eenzijdige schermen leveren erg veel overlast en gezondheidsschade op voor de overkant, zoals gebleken bij de 7 meter hoge Vathorstschermen. Tevens moet het materiaal van de schermen alle geluidsfrequenties absorberen.

58. Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegens de recent veranderde plannen aangaande een geluidswal/scherm combinatie ter hoogte van de A1 Oost noordzijde. Deze plannen zouden inhouden dat wij deels dan wel geheel onzichtbaar worden vanaf de A1. Dit druist in tegen ons belangrijkste argument om hier te huren namelijk de zichtbaarheid vanaf de A1. Totaal verbaasd zijn wij dat wij hieromtrent niet zijn ingelicht en de wensbaarheid van zo een scherm in combinatie met een geluidswal. Voor ons is dit totaal onacceptabel en wij vinden het vreemd dat een belangrijke economische schakel in de Gemeente Nijkerk hier totaal niet is gehoord is. Dit getuigt niet van een gezamenlijke wens en wij willen dan ook dat deze totaal onnodige voorziening geschrapt wordt in de plannen mede omdat:

- Er zelfs op ons parkeerterrein geen enkele geluidsoverlast waarneembaar is
- De gebouwen, nagenoeg aaneengesloten in meerdere rijen, als soortement van geluidswal fungeren
- Wij de laatste decennia nooit significante geluiden gehoord hebben over geluidsoverlast
- Zelfs meerdere rijbanen niet leiden tot een significante absolute toename van verkeer
- Er nooit sprake is geweest in alle voorgaande plannen van een geluidswal/scherm combinatie
- Er geen rekening is gehouden nog toetsing is geweest met het collectief van bedrijven (bijvoorbeeld Bedrijfskring Hoevelaken Nijkerk BHN)

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 24 van 33

Wij vragen u dan ook zeer korte termijn van 16 september 2015, na jaren van vooroverleg (!), te verlengen en deze cruciale verandering in uw plannen ten minste te communiceren met betreffende bedrijven langs de A1 Oost noordzijde. Men zou ten minste op de hoogte gesteld moeten worden van de uitvoering en hoogte van betreffende plannen aangaande de geluidswal/scherm!

59. Als bedrijvenkring Nijkerk Hoevelaken behartigen wij de belangen van veel bedrijven langs de A1 tussen Hoevelaken en Barneveld. Naar wij hebben begrepen is daar in de nieuwste plannen een geluidswal c.q. geluidsscherm opgenomen.
De bedrijven die zich daar gevestigd hebben of zich willen vestigen, zitten op die locatie omdat het een perfecte zichtlocatie is. Dat zou eventueel ontnomen kunnen worden door de wal en/of het scherm. Dat vermindert de zichtbaarheid waardoor de omzetten/rendement/werkgelegenheid onder druk zouden kunnen komen te staan. Tevens heeft dit een waarde dalend effect op de panden/grond omdat ze minder goed verhuurd kunnen worden. Om bovenstaande redenen maken wij op voorhand bezwaar tegen deze geluidswal. Graag worden wij op de hoogte gehouden van de plannen en het verdere proces.
60. Wij maken ons ernstig zorgen over de volgende zaken:
De geluidswal die wat ons betreft aan de verkeerde kant van de parkeerplaats staat getekend. (tussen de snelweg en de parkeerplaats). Wat ons betreft moet die tussen de parkeerplaats en de aangrenzende weilanden komen. En verder de overlast van licht en geluid. Graag zouden we hiervoor een oplossing zien. Wij zouden het op prijs stellen dat u dit in een gesprek met ons (en onze burens?) komt bespreken.
61. De verbreding zoals nu voorgesteld zal een toename van geluidsoverlast met zich meebrengen. Daarnaast zal de belasting met gezondheidsschadelijke stoffen als onder andere fijn stof en stikstofoxiden toenemen. Niet alleen omdat de emissiebron dichterbij komt, maar additioneel ook doordat de emissies als gevolg van filevorming voor de flessenhals die na de Berenkamperweg ontstaat waar het verkeer van 3 naar 2 banen moet, periodiek aanzienlijk zal toenemen. Immers verwacht kan worden dat de verbreding zal zorgen het opschuiven van de huidige files en opstoppingen van het weggedeelte tussen het klaverblad en de afrit Nijkerk zuid naar de afrit Nijkerk/Zeewolde. Mogelijk wordt de geluidsdruk en/of de belasting met gezondheidsschadelijke stoffen zo hoog dat het niet langer verantwoord zal zijn om de oever in die zone te gebruiken voor het sportvissen gedurende een langere periode. Het zal duidelijk zijn dat een dergelijke situatie onze hengelsportvereniging Hoop op Geluk grote schade zal toebrengen.
62. Naar aanleiding van de enorme commotie onder bedrijven/huurders/eigenaren langs de zichtlocatie A1-Oost noordzijde menen wij, mede uit naam van betreffende belanghebbenden, u te moeten inlichten omtrent de bezwaren hiertegen. Onderstaand treft u de hoofdpunten van reacties aan naar aanleiding van communicaties tussen bedrijven en overleg op zowel individueel als collectief niveau. De volgende punten kwamen onder andere aan de orde als bezwaar tegen de plannen van de geluidswal/scherm:
- Nagenoeg geen enkele belanghebbende had notie van deze verandering in de plannen zoals deze in voorgaande jaren waren uitgewerkt, er was nimmer sprake van een geluidswal/scherm.
 - De korte reactie periode tot 16/09/2015 nadat men hier door inlichtingen en mobilisatie van collega's gewaar van was geworden
 - Het niet kunnen beantwoorden van de vraag hoe hoog de geluidswal in combinatie met een scherm en de samenstelling hiervan, ook niet eenduidig op de informatie avonden.
 - Het totaal onderkende belang van de bedrijven, niemand is hier van te voren over ingelicht laat staan voor overleg uitgenodigd. Vreemd voor de belangrijkste belanghebbenden hiervoor.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 25 van 33

- Gesteld wordt dat het een “wens” is. “Wens” van wie of welke belanghebbenden? De consensus van de bedrijven is in ieder geval: 100% tegen deze “wens”, zij wensen slechts zichtbaar te blijven vanaf de A1, daarvoor is ook voor deze locatie gekozen.

- De panden langs de A1 fungeren al als geluidsscherm en zelfs dan is er geen geluidsoverlast buiten de panden te vernemen

- Geluid reducerend asfalt en andere maatregelen kunnen ook bijdragen

- Is er letterlijk rekening gehouden met de onvermijdelijke planschade? Uit de geluiden kunt u er zeker van zijn dat dit een lange juridische weg wordt. Anders dan enkele kleinschalige burgerbelangen praten wij hier over miljoenen euro's en een totaal WOZ belang welke op zijn minst gehoord had moeten worden.

Zonder uitpuittend te willen zijn willen wij slechts een idee geven hoe groot het onbegrip is om zonder duidelijke toelichting dit onderdeel ineens in de plannen op te nemen, het is zeker geen wens van de belangrijkste belanghebbenden. Wij vragen u dan ook nu al namens belanghebbenden deze wens te schrappen. Omdat organisatie van de oppositie nu eenmaal enige tijd duurt, zullen wij in later stadium u nader toelichten omtrent onze standpunten. Sommige bedrijfseigenaren hebben voor een taxatie te laten uitvoeren met betrekking tot de waardevermindering van het BOG indien de zichtlocatie deels/geheel verdwijnt. Wij vragen ons ook af of deze kosten zijn meegenomen als parameter in de planning. Dit alles neemt tijd in beslag en wij delen u dan ook bij deze mede dat wij mede samen met de Bedrijfskring Hoevelaken Nijkerk (BHN) en belanghebbende bedrijven in gesprek met RWS/bouwcombinatie willen. Tevens zullen wij als collectief gesprekken aangaan met de Gemeente Nijkerk om onze oprechte zorgen te uiten.

63. Namens NSI maken wij hierbij bezwaar tegen de beoogde geluidswal met geluidsschermen voor de A1-Oost. NSI is eigenaar van een meerdere kantoorgebouwen aan De Wel 18, 20 en 22 te Hoevelaken en daarmee direct belanghebbende. Uit de stukken die wij hebben ingezien maken wij op dat thans geopteerd wordt voor een type geluidsscherm dat het uitzicht vanaf de A1 op deze panden hindert, terwijl de zichtlocatie een belangrijk aspect is (geweest) voor bedrijven om zich op deze locatie te vestigen. Indien geluidsschermen worden geplaatst die het uitzicht op onze panden belemmeren, zullen wij daardoor schade leiden. Nu er alternatieven zijn die wel het geluid beperken, maar niet het zicht, verzoeken u wij deze alternatieven te overwegen en ons, net als de overige eigenaren en gebruikers van de aanliggende kantoorpanden te betrekken in uw besluitvorming omtrent de geluidswal.

Voorts verzoeken wij u ons op de hoogte te houden van besluiten die genomen worden over de betreffende geluidswal

64. Na ons bezoek aan de verder prima opgezette voorlichtingsavond in Hoevelaken, zijn wij helemaal niet zo enthousiast en maken wij ons juist zorgen over de volgende zaken:

- De geluidswal die wat ons betreft aan de verkeerde kant van de parkeerplaats staat getekend. (tussen de snelweg en de parkeerplaats). Wat ons betreft moet die (ook) tussen de parkeerplaats en de aangrenzende weilanden komen. Dit leek niet ingetekend te zijn?

- En verder de overlast van licht en geluid (vrachtwagens die lang parkeren en eventueel koeling gebruiken). Graag zouden we hiervoor een oplossing zien.

- De hoogte en uitvoering van het geluidsscherm. We hopen dat deze “groen” kan worden uitgevoerd zodat we straks niet tegen een betonnen wand aankijken. Op zich zijn we groot voorstander van een geluidsscherm, die voorziening missen we nu.

Wij zouden het op prijs stellen dat u dit in een gesprek met ons (en onze burens?) komt bespreken.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 26 van 33

(g) Luchtkwaliteit

1. Graag word ik nader geïnformeerd over de luchtproblematiek rond dit project. Worden hiervoor modelberekeningen voor uitgevoerd. Zo ja graag inzage. Hier maak ik mij als bewoner van Kattebroek grote zorgen over.
2. Graag resultaten ontvangen die mogelijk effect heeft op fijnstof.

Nagezonden reacties:

3. De Afrit komt circa 70 meter dichter bij onze woning te liggen. Naast een enorme beperking van onze vrijheid levert dit ook meer geluid- en vervuilingsoverlast op.
Wij denken en vinden dat er met bovenstaande wijzigingen een enorme afbreuk wordt gedaan op de leefbaarheid en willen hier graag een juiste oplossing vanuit Rijkswaterstaat voor ontvangen.
4. Naar aanleiding van de informatie avond 20-8-2015 bij de inzage van de tekeningen omtrent kruispunt Hoevelaken kwam ik tot de conclusie dat onze woon omgeving een probleem wordt wat geluid en luchtvervuiling betreft. Omdat de afrit heel dicht bij mijn woning komt en de afrit ook hoger komt te liggen dan de begane grond. Hopelijk vinden Rijkswaterstaat en ik hier een oplossing voor.
5. De verbreding zoals nu voorgesteld zal een toename van geluidsoverlast met zich meebrengen. Daarnaast zal de belasting met gezondheidsschadelijke stoffen als onder andere fijn stof en stikstofoxiden toenemen. Niet alleen omdat de emissiebron dichterbij komt, maar additioneel ook doordat de emissies als gevolg van filevorming voor de flessenhals die na de Berenkamperweg ontstaat waar het verkeer van 3 naar 2 banen moet, periodiek aanzienlijk zal toenemen. Immers verwacht kan worden dat de verbreding zal zorgen het opschuiven van de huidige files en opstoppingen van het weggedeelte tussen het klaverblad en de afrit Nijkerk zuid naar de afrit Nijkerk/Zeewolde. Mogelijk wordt de geluidsdruk en/of de belasting met gezondheidsschadelijke stoffen zo hoog dat het niet langer verantwoord zal zijn om de oever in die zone te gebruiken voor het sportvissen gedurende een langere periode. Het zal duidelijk zijn dat een dergelijke situatie onze hengelsportvereniging Hoop op Geluk grote schade zal toebrengen.

(h) Situatie tijdens de bouw (bereikbaarheid, hinder, etc.)

1. De Vereniging Amersfoortse Bedrijven (VAB) vraagt speciale aandacht voor de doorstroming op de A1 en de A28 tijdens de bouw. Als hier te vaak en te lang files ontstaan, bestaat het risico dat binnenwegen van Amersfoort als alternatieve route worden gebruikt.
2. Ontstaan er tijdens de ombouw files en sluijverkeer?
3. Komt er een goedkoop treinkaartje? Kunnen de bestaande treinen extra passagiers aan?
4. worden busbedrijven (bijv. Syntus lijn 102) gecompenseerd voor vertraging?
5. tijdelijke verlaging van de snelheid tussen Hoevelaken en A30 naar 80km/uur?
6. Vanwege de aard van ons bedrijf (zorgboerderij) is het belangrijk om tijdens de klus de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken, ook en vooral 's nachts.
7. Is er rekening gehouden met het extra Verkeer per openbaar vervoer OV tijdens de werkzaamheden.
8. Is er overleg geweest met de vervoerbedrijven zowel bus als trein?
9. Hoe zit het met geluidsoverlast in de nacht tijdens de werkzaamheden bij viaduct Watergoorweg (Nijkerk)
10. Is het mogelijk het parallel aan de A28 gelegen trainingsveld te handhaven? De wens is om daar in de toekomst een kunstgrasveld te leggen. Suggestie: ontzie het veld voor eindresultaat + faserings"

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 27 van 33

11. Omdat ons bedrijf (zorgboerderij) dagelijks mensen ontvangt is bereikbaarheid belangrijk, omrijden is voor sommige van onze deelnemers fors belastend.

Nagezonden reacties:

12. Wij wonen op korte afstand van de snelweg. Wij vragen ons af wat jullie er aan doen om gedurende de bouw en aanleg van het gehele project ervoor te zorgen dat wij een normale nachtrust hebben en geen last hebben van extra vervuiling. Dit omdat wij bezorgd zijn om de gezondheid van onszelf maar nog veel meer van onze kinderen. Gaan jullie bijvoorbeeld metingen doen en komen jullie nog bij ons langs om de status van ons huis te bekijken om er na afloop zeker van te zijn dat we geen schade hebben?!
13. Vanuit de media hebben wij kennis genomen van de plannen om knooppunt Hoevelaken aan te passen. Helaas hebben wij de uitnodiging en dus ook de presentatie avond gemist! Wij hebben twee panden in eigendom in Hoevelaken. Graag zouden wij geïnformeerd blijven over de werkzaamheden en voortgang. Ook met betrekking tot de onverwacht afgesloten afslag Hoevelaken (waardoor wij dagelijks hinder ondervinden!!).

(i) Veiligheid

1. Effect verkeersveiligheid van 130 km/uur en wegverbreding positief?
2. Voetgangerstunnel onder de A28 ter hoogte van Heiligenbergerweg: Dit wordt een lange tunnel met dichte wanden, A28 als 'dak' (heel laag). Dat lijkt mij qua sociale veiligheid een zorgpunt. Aan het eind van de Dorresteinsweg is al een fietstunnel. Lijkt logischer om daar een voetpad bij in te leggen.

Nagezonden reacties:

3. De vrijwaringsruimte tussen de verbrede A1 en het spoordomein wordt zorgwekkend klein wordt. Met name bij de treinhalte Hoevelaken wordt de nog resterende afstand tussen A1 en spoor kritiek. Dat heeft consequenties voor veiligheid:

De gevolgrisco's van een uit de koers rakende vrachtauto zijn groot. Bij de treinhalte zou dit zelfs kunnen leiden tot het (deels) instorten van de stationsconstructie boven het spoor, met alle risico's van dien (botsing/ontsporen naderende trein). Dat dit scenario zeker niet denkbeeldig is, laat de casus dd 4.7.2014 A4 nabij Schiphol duidelijk zien.

Het verdient derhalve aanbeveling (en mogelijk geldt zelfs de wettelijke veiligheidszorgplicht) om in ieder geval ter hoogte van de treinhalte Hoevelaken zorg te dragen voor een voldoende hoge (vracht)autokering, i.p.v. de standaard toegepaste vangrail.

(j) Water en natuur

1. Wilt u mij schetsen sturen van ecologische verbindingen onder A28 bij deze onderdoorgangen (heiligenbergerbeek en Barneveldschebeek). In schetsje van onderdoorgang wandelpad Heiligenbergerbeek is waterniveau weergegeven met blauw lijntje. Is dat maximale waterniveau; of gangbare waterniveau; en wat gebeurt er als er hoger water is? Hoe vaak kan dat voorkomen?
2. Suggestie: door het inleveren van het een gedeelte van het Overbosch wordt het toch al relatief kleine Hoevelakensebos nog kleiner. Compensatie zoeken aangrenzend aan het Hoevelakensebos en niet buiten Hoevelaken.

Nagezonden reacties:

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 28 van 33

3. Inpassing en bouwsituatie van ecoduct Buurtweg Nimmerdor: Het ecoduct Buurtweg Nimmerdor is in het concept ontwerp gepland ongeveer 6 meter naast de bestaande fietsbrug aan de noordzijde (Hoevelakense kant). Het fietspad maakt op de taluds aan beide uiteinden een slinger, om aan te sluiten op de bestaande lanen. De bestaande fietsbrug blijft (waarschijnlijk) in gebruik tijdens de bouw van het ecoduct. Stichting Behoud Nimmerdor pleit ervoor, dat het fietspad op het ecoduct op de historische plek (zie Cultuurhistorisch onderzoek) wordt gerealiseerd. De laan van Nimmerdor naar Den Treek blijft dan herkenbaar op de historische locatie, én er wordt in Nimmerdor minder bos gekapt, omdat het bestaande talud wordt hergebruikt. In onderstaande figuur (ontleend aan het Beheerplan) is zichtbaar gemaakt hoe de Paradijsweg / Buurtweg recht door kan lopen over het ecoduct. Indien dit betekent dat er tijdelijk geen overgang zou zijn voor fietsers en voetgangers, dan kunnen we daarmee leven. Fietsers kunnen dan tijdelijk oversteken via het viaduct bij restaurant Oud Leusden.
4. Langs de Nijkerkerstraat en langs het Rijksmonument het Hoevelakense Bos zullen erg veel bomen gekapt moeten worden. In BOK 2 staat dat de aantasting van Het Hoevelakense Bos tot een minimum moet worden beperkt.
 - Is het bekend hoeveel bomen langs de Nijkerkerstraat en in Het Hoevelakense Bos gekapt moeten worden?
 - De bomen die gekapt worden langs de Nijkerkerstraat en in Het Hoevelakense Bos moeten gecompenseerd worden in een gebied aangrenzend aan het Hoevelakense Bos. Is het bekend dat er een perceel grond te koop is langs de Nijkerkerstraat, aangrenzende aan Het Hoevelakense Bos?
 - Het zal niet acceptabel zijn voor de bewoners van Hoevelaken wanneer gerooide bomen elders in het gebied, of elders in de Gemeente Nijkerk of elders in Gelderland worden gecompenseerd. Het Hoevelakense Bos is het enige recreatie gebied in Hoevelaken en wordt veel gebruikt door bewoners van Hoevelaken en van Vathorst als recreatie gebied.
5. Het beoogde wandelpad langs de beek: Opnieuw refererend aan het voorgaande, onderscheidt de brede oever langs de beek zich nog eens extra, vanwege de beschermde diersoorten als de ringslang en de ijsvogel die daar hun habitat hebben. Het is onzes inziens in dat licht gezien onverantwoord om deze strook natuurlijke oever op te offeren voor een verhard wandelpad dat voorziet in een relatief kleine behoefte, maar nou net wel in die van mensen met honden, die het dierlijk leven volledig zullen verstoren. Dit nog los van het feit dat de volkstuintvereniging Dorrestein zal eisen dat een degelijk hek ons dient te scheiden van dit pad, en er tevens een alternatieve watertapvoorziening voor ons dient te komen. Sommige tuinders zijn namelijk bij droogte afhankelijk van water uit de beek.
6. Tevens zal het aantal zonuren op het water van de kleine plas van hengelsportvereniging Hoop op Geluk afnemen hetgeen het watermilieu niet ten goede komt. De verbreding ter hoogte van de kleine plas zal een negatieve uitwerking hebben op de daar aanwezige broedparen van de ijsvogel, fuut en de oeverwaluwen. Het zal duidelijk zijn dat het voorliggend ontwerp nadelig voor ons is en zelfs schade oplevert.
7. Aantasting van landgoed Nimmerdor en compensatie: Nimmerdor is in de Bestuursovereenkomst aangewezen als één van de zoeklocaties voor boscompensatie. Een strook van het Landgoed zal worden gekapt t.b.v. het verleggen van de bermstoot tussen Arnhemseweg en ecoduct over een lengte van ongeveer 900 m1. Daarnaast zal ongeveer 4000m2 bos worden gekapt t.b.v. de realisatie van het talud van het ecoduct aan de zijde van Nimmerdor. Stichting Behoud Nimmerdor pleit ervoor, dat de compensatie van het aantal m2 gekapte bos direct ten goede zal komen aan het behoud en/of de instandhouding van het Landgoed. Mogelijkheden voor compensatie zijn:
 - het planten van laanbomen, bos en bosschages in Nimmerdor.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 29 van 33

- het ter beschikking stellen van financiële middelen aan de beheerder (Gem. Amersfoort voor het herstel van cultuurhistorische elementen in het Landgoed Nimmerdor.
8. Handhaven c.q. verbeteren waterhuishouding
In het concept ontwerp wordt de watergang langs het landgoed verlegd, en wordt de waterverbinding m.b.v. een ecoduiker onder de A28 door geleid. Stichting Behoud Nimmerdor pleit ervoor, dat bij het ontwerp van het watersysteem de kansen worden benut om verdroging van het Landgoed tegen te gaan. Op de volgende locaties zien wij kansen:
- westelijk van het econduct (km 17.4) ter plaatse van de poel voor hazelwormen. Via een nieuwe stuw kan de grondwaterstand worden verhoogd en kan water via een duiker naar de poel worden geleid.
 - Langs de Woestijgerweg (km 17.85) lopen de watergangen die water naar het publieke deel en naar het private deel van het landgoed voeren. Hier is een kleine stuw. In de nieuwe situatie dient deze terug te komen. Onze voorkeur is, dat het stuwpeil verhoogd wordt met 15 cm.
9. Kleinwild tunnel Nimmerdor-Den Treek
We zijn blij, dat ons voorstel voor de realisatie van een kleinwildtunnel is overgenomen in de vraagspecificatie en een plek krijgt in het ontwerp. De waterverbinding vanaf het Hazenwater is een opmerkelijk cultuurhistorisch element: de waterpartijen op het private deel van het Landgoed Nimmerdor werden vroeger gevoed door deze watergang. Wij vragen aandacht voor het realiseren en inpassen van de inloopgebieden bij de mondingen van deze ecoverbinding. Graag borgen bij de beheerders (Amersfoort en Landgoed den Treek) dat de te realiseren voorzieningen ook op de lange termijn worden onderhouden en indien nodig worden hersteld.

(k) Proces/ betrokkenheid van de omgeving

1. De Vereniging Amersfoortse Bedrijven is gaarne bereid om zitting te nemen in de klankbordgroep
2. Publiceer de tekeningen, ook de definitieve.
3. Publiceer veel, houd eventueel veel open dagen. Goed voorbeeld: NZ lijn Amsterdam. Slecht voorbeeld: SAA(L)
4. Verzoek is om organisatie van informatiemarkt t.b.v. inwoners Hooglanderveen. Bestuur van belangenvereniging kan hierin locatie, oproep van bewoners etc. faciliteren. Een en ander in gezamenlijk overleg inclusief datum uitvoering.
5. Vraag over de samenstelling van de klankbordgroepen. Ik wil graag participeren en meedenken (zover) in de klankbordgroep.
6. Informatieavond is goed georganiseerd. Echter werden direct betrokkenen nu pas voor het eerst geconfronteerd met de concrete plannen. Niet eerder zijn deze concrete plannen aan de directe betrokkenen voorgelegd. Voor degenen die daadwerkelijk grond/huizen dreigen te moeten opofferen was persoonlijk contact voorafgaan aan deze avonden wenselijk geweest.

Feedback op de avond (deze reacties zijn tevens meegenomen in de evaluatie van de avonden.)

1. Op de film is het erg lastig om te zien waar je langskomt. Namen viaduct of andere herkenningspunten zouden voor veel meer duidelijkheid qua positionering zorgen (-> film onduidelijk qua overzicht knooppunt). Of kies rechtsonder in het scherm, overzicht weergeven.
2. Veel vakjargon (bv KL eigenaren) - ik ben een leek. Deskundigen doen actief hun best om in contact te komen met de bezoekers. Ik had een algemene presentatie verwacht, maar deze opzet is prima. Als leek was ik meer geïnteresseerd in de maquette dan in allerlei procedures.

Nagezonden reacties:

3. Bij een volgende gelegenheid is een formulier met invulvelden handiger lijkt me. Deze vorm is bepaald onhandig met die stippeltjes die je eerst moet deleten. Lijkt een beetje op 'uit de oude doos' en handgeschreven met een balpen.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 30 van 33

(I) Overig

1. Groepsaccomodatie te huur voor werknemers, overnachting voor werknemers aan het project.
Voor vragen graag bellen.

Nagezonden reacties:

2. De SHB&L verzoekt een kopie te ontvangen van het contract, de uitvraag (deel technische specificaties) en de aanbieding van de aannemer.
3. Licht pollutie is een zorg. Langs de oostkant van de A28 richting Zwolle, waar de verbindingswegen Apeldoorn - Zwolle en Amsterdam - Zwolle verbinden met de A28, zal verlichting op de weg nodig zijn. Deze zal zeer hinderlijk zijn voor de bewoners langs de Nijkerkerstraat maar ook voor vogels en dieren in het Hoevelakense Bos. Hier heeft het Geldersch Landschap ook zorgen over. Worden er maatregelen genomen om de licht pollutie te minimaliseren?
4. Windturbines: Energielokaal heeft in februari dit jaar een Principeverzoek naar de gemeente gestuurd voor planologische medewerking voor windturbines rondom knooppunt Hoevelaken incl. De Hoef. Nu het aanbiedingsontwerp bekend is, doet zich een nieuwe mogelijkheid voor. Het is mogelijk vanwege het ruime binnengebied van het knooppunt om twee turbines te plaatsen, zie onderstaande figuur. Deze mogelijkheid willen wij serieus meenemen in ons project. Het lijkt ons het meest praktisch om nu bij het werken naar een definitief ontwerp hier al rekening mee te houden. Vandaar dat wij u vragen voor toegangsmogelijkheden tot de turbines ten behoeve van onderhoud aan de turbines. De gemeente gaat naar aanleiding van ons verzoek een haalbaarheidsstudie uitvoeren voor het plangebied knooppunt Hoevelaken en De Hoef. Wij hopen dat u met ons mee wil denken hoe de mogelijkheid tot toegang tot de turbines geboden kan worden in het definitieve ontwerp. Wilt u dit ook meenemen in uw overleg met de aannemer. Wij vernemen graag wat u voorstel is om toegang mogelijk te maken binnen het ontwerp.

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 31 van 33

Bijlage 2 - Uw evaluatie van de avonden

Er zijn 108 evaluatieformulieren ingevuld.

Gemiddeld rapportcijfer voor de inloopavond: 8.1

Positieve punten:

- Maquette
 - Mooi
 - Duidelijk
 - Overzichtelijk
- Animatiefilm
 - Zeer mooi
- Aanwezige deskundigen
 - Veel deskundigen met duidelijke toelichting
 - Vriendelijke/aardige en toegankelijke deskundigen
 - Super dat wij actief aangesproken werden
 - Goede en duidelijke uitleg (+ maquette), veel persoonlijke aandacht
 - Kon mijn vraag kwijt.
 - Fijn de uitleg van de medewerkers.
 - Goede inhoudelijke antwoorden op vragen. Serieuze 'inname' vragen (wel nog reageren, is beloofd).
 - Deskundigen doen actief hun best om in contact te komen met de bezoekers.
- Presentatie
 - Nette presentaties
 - Fijne spreekster
 - Spreekster zeer goed
- Algemeen
 - Interessant
 - Positief dat de avond gehouden werd
 - Prima, laagdrempelig en open
 - Prima verzorgt
 - Goed initiatief om stakeholders te informeren
 - Erg nuttig, fijn om al inzage te krijgen hoe het eventueel gaat worden. Jammer dat het nog zo lang duurt.
 - Goed georganiseerd

Tips en verbeterpunten:

- Flyers op printpapier om thuis na te lezen was handig geweest, of digitaal beschikbaar stellen
- Erg druk, veel lawaai om een gesprek te kunnen voeren (25 augustus)
- Wel erg veel informatie op verschillende plaatsen. Wellicht een mondelinge presentatie inclusief PowerPoint houden.
- Grote tekening op de tafel sprak mij niet erg aan. (de maquette zeker wel)
- Nog iets meer uitleg over het tracé centraal houden
- Kon niet direct elke deskundige vinden
- Zou leuk zijn om een flyer met een afbeelding van het ontwerp mee te krijgen
- Plattegrondje mee
- Misschien verstandig om vragen centraal te laten stellen en deze te beantwoorden met microfoon
- Nog wel veel onduidelijkheid

Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 32 van 33

- Tijd voor uitvoering is wel lang
- Film was 'onduidelijk', geluid was wellicht iets duidelijker
- Alle informatie op informatiepaneel ziet er mooi uit, ik had dat graag op papier mee naar huis kunnen nemen.
- Mis folder over inrichting plannen
- Draag het beter uit naar de inwoners van Amersfoort, heb deze meeting niet van jullie vernomen. Denk na hoe je deze avonden bij de mensen krijgt. Vond het nu redelijk rustig.
- De communicatie vooraf aan omwonenden en belanghebbenden kan beter. Niet enthousiast over wijze van communiceren via media.
- De presentatie is erg gericht op de afwikkeling van het verkeer op de snelwegen
- Het belang van verbeterde fietsverbindingen is onderbelicht gebleven
- Folder / brochure met de oplossingen
- Er mag breder over de bijeenkomsten gecommuniceerd worden
- Een plattegrond (globaal) om mee te nemen (A3)
- Op de film is het erg lastig om te zien waar je langskomt. Namen viaduct of andere herkenningspunten zouden voor veel meer duidelijkheid qua positionering zorgen (-> film onduidelijk qua overzicht knooppunt). Of kies rechtsonder in het scherm, overzicht weergeven.
- Veel vakjargon (bv KL eigenaren) - ik ben een leek.

Gemiddeld rapportcijfer voor de locaties: 7.8

Positieve punten:

- Locatie
 - Nette en ruime locatie
 - Hoevelakens mooiste locatie (Klepperman)
 - Toegankelijk
 - Prima locaties
 - Prima gebouw
 - Locatie goed

Tips en verbeterpunten:

- Was locatie de Haen niet beter geweest?
- Waarom niet in de stuw? Het dorps huis in Hoevelaken, lijkt me goedkoper. In Amersfoort zal ook wel een goedkopere plek zijn
- Was redelijk warm (25-08)
- Het was te druk (25-08)
- Beter aangeven in de lobby (26-08)
- Dicht bij snelweg zelf → lieve. Of bij station bijv. Eenhoorn (26-08)
- Bij receptie iets beter aangeven welke ruimte, verder locatie prima (26-08)
- Dichter bij 't oosten (26-08)
- Helaas iets verder (26-08)
- Dichter bij verkeersplein een locatie kiezen (26-08)
- Voor belanghebbenden misschien iets te ver van het project
- Dichterbij het knooppunt zelf, beter bereikbaar, beter uitdragen waar het afspeelt binnen locatie
- Geen banner in de hal naar 2^e verdieping (volgende keer wel wenselijk)
- Bij binnenkomst 'flipover' waar men moet zijn (welke zaal + welke verdieping) (26-08)
- De zaal is wat weggestopt (26-08), borrel in de zaal was handig geweest
- Nieuwe poort staat niet in navigatiesysteem en geen uitrijkaart (26-08)



Datum 10/21/2015
Referentie A28A1-VSL-44-450
Blad 33 van 33

- Ver van locatie A1/A28. Tip: van der Valk
- Koffie in de zaal zetten

Midden in de stad. Er is ook een Mercure dicht bij knooppunt Hoevelaken