

Werkgroep Hoevelaken Bereikbaar (WHB)

Reactie op Startnotitie Knooppunt Hoevelaken

1. Algemeen

Hoevelaken ligt ten opzichte van de A1/A28 en Knooppunt Hoevelaken in een zeer ongunstigste positie wat betreft geluid en lucht verontreiniging. Met de dominante ZW-W windrichting (>250 dagen per jaar = meer dan twee van drie dagen!!) krijgt deze woongemeenschap van 9000 personen al een meer dan redelijke portie vervuiling van deze hoofdwegen te verwerken.

Doorstroming van verkeer is ook voor Hoevelaken van groot belang, want de meeste luchtvervuiling wordt veroorzaakt door het stationair draaien van motoren als het verkeer stilstaat en weer optrekt vanuit stilstand. WHB ondersteunt dus van harte de oplossingen die worden gezocht in het kader van de Start notities A28 Utrecht/Amersfoort en A27/A1 Utrecht/Eemnes/Amersfoort om de verkeersdoorstroming te verbeteren.

Dat geldt natuurlijk ook voor de oplossingen die in Startnotitie Knooppunt Hoevelaken worden aangedragen voor een verbeterde afwikkeling van verkeer op het Knooppunt zelf. Voor WHB gelden de volgende uitgangspunten voor veranderingen die worden voorgesteld:

- a) Verbeterde verkeersdoorstroming op A1 en A28 en bij Knooppunt Hoevelaken
- b) Geen toename van Geluid en Milieu verontreiniging voor Hoevelaken en zo mogelijk een substantiële afname
- c) Behoud van bereikbaarheid van Hoevelaken op huidig niveau

2. Vermindering verkeersaanbod Knooppunt Hoevelaken

Als het verkeersaanbod dat gebruik maakt van Knooppunt Hoevelaken kan worden verminderd dan kan een aantal problemen op het Knooppunt zelf worden opgelost of in ieder geval met beperktere wijzigingen worden gerealiseerd (zoals verbreding van de rijbanen voor doorgaand verkeer op de A1 en A28).

In de Startnotitie zijn enkele varianten daarvoor al aangegeven. De twee belangrijkste verkeersstromen behelzen in volgorde van verkeersintensiteit:

- a) Verkeer van A1 vanuit Barneveld naar A28 richting Utrecht en vice versa
- b) Verkeer van A28 vanuit Zwolle naar A1 richting Amsterdam en vice versa

Onder punt 5.4.4 Alternatief Nieuwe Verbindingen zijn enkele varianten benoemd om een deel van het huidige verkeer over het Knooppunt Hoevelaken om te leiden. Hieronder enkele gedachten voor deze varianten:

3. Variant A van figuur 5.5

Onze mening over deze variant is zeer positief. Hoewel wij voorzien dat de aansluitingen niet eenvoudig te realiseren zijn, is volgens onze observaties een verbindingsweg tussen A1 en A28 realiseerbaar vanaf een punt op de A1 tussen Terschuur en Hoevelaken en op de A28 ongeveer ter hoogte van de afrit Leusden. Een dergelijke verbindingsweg zou in wezen het grootste knelpunt op Knooppunt Hoevelaken doen verdwijnen waardoor de doorstroming op enkele andere trajecten aanzienlijk zal verbeteren.

Een eenvoudiger variant is om alleen voor verkeer van de A1 vanuit Barneveld richting A28 Utrecht een dergelijk bypass te realiseren en de huidige afrit van de A28 vanuit Utrecht naar de A1 richting Barneveld te verdubbelen, waarbij de afrit voor Hoevelaken voor verkeer vanuit Amsterdam zou komen te vervallen om doorstroming niet negatief te beïnvloeden. Dat verkeer kan dan worden geleid via de A28 afrit bij de Hogeweg.

4. Variant C van figuur 5.5

Zoals voorgesteld bij Variant A zou ook voor Variant C een verbindingsweg boven langs Vathorst naar de A28 kunnen worden aangelegd voor het verkeer Zwolle/Amsterdam en vice versa zodat ook hier een aanzienlijke ontlasting ontstaat op de verkeersdruk op het Knooppunt Hoevelaken.

Evenals ons commentaar op Variant A zou ook hier een éénrichting bypass kunnen worden overwogen voor richting Amsterdam/Zwolle om kosten en complexiteit te verminderen en kan het verkeer vanuit richting Zwolle naar Amsterdam over een verbrede afrit van de A28 naar de A1 worden geleid. Deze bypass zou in ieder geval zo strak mogelijk tegen Vathorst aan moeten komen te liggen om het natuurgebied van de Arkemheen polder zoveel mogelijk te ontzien.

Alternatief blijft natuurlijk ook een Fly-over of Fly-under (zie punt 7 hieronder) vanuit Amsterdam (A1) naar Zwolle (A28). Als Variant A wordt uitgevoerd zal voor een Fly-over slechts één extra hoogte niveau nodig zijn en dus voor minder extra geluid en milieu belasting zorg dragen.

5. Variant D van figuur 5.5

Variant D is feitelijk onnodig aangezien het huidige Knooppunt al geen problemen oplevert voor deze verbinding. En met het verminderen van het verkeersaanbod door Varianten A, en desgewenst ook Variant C, zal de doorstroming verder positief worden beïnvloed. Daarnaast gelden ook de volgende argumenten tegen deze variant:

- a) Hoevelaken zal dan volledig omringd zijn door drukke verkeerswegen en het gehele jaar door worden geconfronteerd met een hoge graad van geluid en luchtverontreiniging
- b) Het voorgestelde tracé loopt door een aantal prachtige natuurgebieden en het bijzondere slagenlandschap tussen Hoevelaken en Nijkerk heen dat beschermd dient te worden.

6. Variant B van figuur 5.5

Ook voor Variant B geldt dat door vermindering van het verkeersaanbod op het Knooppunt ten gevolge van Varianten A en C, de doorstroming reeds positief wordt beïnvloed en de voorgestelde Variant B dus feitelijk overbodig wordt. Het lijkt bovendien meer een probleem betreffende de ontsluiting van Amersfoort.

7. FLY-UNDER versus FLY-OVER

In de alternatieven die worden genoemd (onder andere in punt 5.4.3 Alternatief Verbreden) wordt overwogen om in de drukste rijrichtingen op het knooppunt zelf zgn. FLY-OVERS te bouwen. Als voorbeelden zijn bij de presentatie in Hoevelaken op 4 december 2008 de oplossingen bij Utrecht (Knooppunt Oudenrijn) en Den Haag (Prins Clausplein) genoemd.

Een dergelijke oplossing zal een aanzienlijke toename van zowel geluid als luchtvervuiling voor Hoevelaken met zich meebrengen, temeer omdat de grootste verkeersstroom van de A1 vanuit Barneveld naar de A28 richting Utrecht over een dergelijke FLY-OVER zal worden

geleid. Aangezien de voertuigen (en dan vooral de vrachtwagens) tegen een helling op moeten rijden en moeten optrekken en daardoor weer een veelvoud aan geluid en luchtvervuiling zullen produceren en dat is voor WHB dus feitelijk niet te accepteren. Bovendien zal een FLY-OVER op een duidelijk hoger niveau ten opzichte van het maaiveld worden aangelegd met een nog grotere verspreiding, zodat wij fel gekant zijn tegen een dergelijke oplossing.

Ook de aangehaalde voorbeelden zijn niet representatief: Beide genoemde Knooppunten liggen in de nabijheid van bedrijven terreinen, kantoor locaties en open weidegebieden, terwijl bij Hoevelaken de bewoning direct aan deze Knooppunt is gelegen, en wel in het meest ongunstige positie zoals boven al is aangegeven.

Mocht toch voor een dergelijke scenario worden gekozen als gevolg van het niet uitvoerbaar zijn van aangedragen alternatieven dan is ons voorstel om als logisch alternatief een FLY-UNDER oplossing te overwegen en te bestuderen: Een verdiepte wegconstructie met viaducten voor de verbindingen van de A1 naar A28 onder de A1 door (Barneveld richting Utrecht en Amsterdam richting Zwolle). Beide verkeersstromen zijn in de startnotitie aangegeven als dominante stagnatie elementen: De drukste is de verbinding A1/A28 vanuit Barneveld richting Utrecht.

Een goed voorbeeld van een dergelijke FLY-UNDER constructie is de aansluiting van de A1 op de rondweg Amsterdam (A10) richting Schiphol. Verder zal een dergelijke verdiepte constructie ook zorg dragen dat eventuele noodzakelijke additionele FLY-OVERS lager kunnen worden uitgevoerd, en dus ook weer voor minder additionele geluid en milieubelasting zullen zorgen.

Ook hier zijn echter naar onze mening ook andere oplossingen denkbaar: Met het verdiept aanleggen van b.v. de A28 op het Knooppunt zelf kan de verbindingsweg van A1 uit Barneveld naar A28 richting Utrecht minder hoog worden uitgevoerd zodat overlast in ieder geval wordt beperkt. En de verdiepte uitvoering kan ook op het tracé langs Amersfoort worden doorgezet wat ook voor deze omvangrijke woonconcentratie tot een sterke vermindering van geluid- en luchtverontreiniging zal kunnen leiden.

Mogelijk is een verdiepte oplossing als voorgesteld moeilijker te realiseren, maar gezien de woonconcentraties een alleszins redelijk alternatief. Als wij zien wat voor inspanningen en kosten er worden gemaakt voor aanleg van wildviaducten en andere natuurbeschermingsmaatregelen dan mag dat toch zeker worden overwogen voor het menselijk ras!

Met deze oplossingen worden twee lussen op het Knooppunt min of meer overbodig en worden veel stagnatiepunten op de huidige Knooppunt Hoevelaken opgelost zodat ondermeer doorstroming vanuit Utrecht naar A1 richting Amsterdam weinig problemen meer zal ondervinden.

Alle deze oplossing gaan er wel vanuit dat de stagnaties op de A1 en A28 tegen die tijd zijn opgelost door wegverbredingen zoals voorgesteld in Startnotities A28 Utrecht/Amersfoort en A27/A1 Utrecht/Eemnes/Amersfoort.

8. Referentie waarden voor toekomstige aanpassingen in het kader van Startnotitie Knooppunt Hoevelaken

Wij willen graag gesteld zien dat in het kader van de normen die worden gehanteerd voor geluid en luchtvervuiling, de 2007 waarden worden gebruikt als uitgangspunt voor de toekomstige berekeningen voor de wijzigingen.

Aangezien een aantal oplossingen in het kader van de Startnotities A28 Utrecht/Amersfoort en A27/A1 Utrecht/Eemnes/ Amersfoort ongetwijfeld voor een verkeerstoename zullen zorgen voordat het Knooppunt zal worden gereconstrueerd, willen wij niet geconfronteerd worden met de dan geldende verkeersdrukke minus één jaar zoals voor de berekening in het algemeen volgens de normen worden gehanteerd/aangehouden.

Dat geldt ook voor de plannen om de A1 spitstrook voorziening van Hoevelaken naar Barneveld zodanig aan te passen dat er sneller gereden kan worden voor een verbeterde verkeersdoorstroming (Zie Inspraak Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit en MER spitsstrook A1 Hoevelaken – Barneveld), waardoor ook Hoevelaken weer zal worden geconfronteerd met een verhoogde geluidsbelasting als gevolg van de hogere rijsnelheden.

9. Scheiding regionaal en doorgaande verkeersstromen

Er wordt gesproken over het mogelijk scheiden van regionaal en doorgaande verkeersstromen als een oplossingsvariant hetgeen in andere locaties tot een verbetering van de doorstroming heeft geleid. Ook deze variant wordt van harte ondersteund als onderdeel van de verschillende oplossingen die worden bekeken. Het ruimtebeslag van deze variant baart ons echter zorgen gezien de zeer beperkte ruimte die beschikbaar is langs de snelwegen bij Amersfoort.

Voor Hoevelaken willen WHB duidelijk stellen dat deze varianten onder geen beding een verdere verslechtering van de bereikbaarheid van Hoevelaken met zich mee mogen brengen.

10. A1 afslag vanuit Barneveld en oprit naar Amsterdam bij Hoevelaken

In paragraaf “Aansluiting Hoevelaken (A1)” van punt 5.4.3 wordt verwezen naar het “Vathorst Convenant” en gesteld dat de toe- en afritten dicht zullen gaan als de nieuwe aansluiting Nijkerk-Corlaer op de A28 gereed is.

Het betreffende Convenant is echter nooit getekend maar is vervangen door de “Overeenkomst inzake optimalisering (auto) Infrastructuur Vathorst en omgeving”. In de Overeenkomst is duidelijk gesteld dat de toe- en afritten bij Hoevelaken pas kunnen worden afgesloten als aan een aantal voorwaarden is voldaan, waaronder de openstelling van deze A28 aansluiting. Andere elementen die in de Overeenkomst zijn benoemd zullen niet voor 2011 en mogelijk zelfs 2012 zijn gerealiseerd.

Wij ondersteunen van harte de gedachte om de A1 afslag vanuit Barneveld en oprit naar Amsterdam bij Hoevelaken in de toekomst te handhaven. Daarbij geven wij de volgende gedachte in overweging:

- a) Indien deze A1 afslag en oprit worden gehandhaafd zal dat voor de verdere ontsluiting van Vathorst van grote betekenis zijn omdat daarmee een goede derde ontsluiting wordt verkregen op het hoofdwegennet. Door de voorgestelde verbindingsweg (Variant A punt 3 boven) van de A1 vanuit Barneveld naar A28 richting Utrecht wordt deze toe- en afrit sterk ontlast zodat het verkeer naar en van Vathorst en Hoevelaken zonder stagnatie kan uit en invoegen.
- b) Een viaduct over het huidige Kruispunt Hoevelaken (Amersfoortseweg/ Westerdorpstraat/Nijkerkerstraat) naar Vathorst via de Nijkerkerstraat/Hanzetunnel met toe- en afritten voor Hoevelaken zou kunnen worden overwogen voor een betere doorstroming! Alternatief is een ruime rotonde.

- c) Ook voor verkeer van en naar het bedrijventerrein Wieken/Vinkenhoef zal een dergelijke oplossing grote voordelen bieden met in wezen een tweede ontsluiting
- d) Mogelijk kan de huidige afrit/oprit iets meer in de richting van Barneveld worden verlegd zodat er meer ruimte komt om vanuit en naar Hoevelaken gemakkelijker in en uit te voegen

Voor zover ons bekend is voor de capaciteitsberekeningen voor de Nijkerkerstraat/Hanzetunnel en de Energieweg trajecten in Amersfoort geen rekening gehouden met de mogelijkheid van het openhouden van de A1 afslag vanuit Barneveld en de oprit richting Amsterdam bij Hoevelaken. Aangezien bij het openhouden een aanzienlijke toename van verkeer over deze trajecten te verwachten is van zowel Vathorst als Wieken/Vinkenhoef, zaak om deze variant zo spoedig mogelijk in kaart te brengen en te berekenen, zeker ook in verband met de verwachte toename van geluid en luchtverontreiniging.

Ook hier willen wij stellen dat voor de berekeningen voor toename van geluid en milieuhinder bij Hoevelaken straks de 2007 waarden als uitgangspunt dienen te worden gehanteerd om te voorkomen dat met de wijzigingen die nu al worden uitgevoerd of spoedig ter hand zullen worden genomen, straks de verhoogde drempelwaarde wordt gebruikt van het jaar vóór de uitvoering (stapelen) zoals ook al boven in punt 8 is aangegeven.

Een additionele overweging: Deze opzet biedt bovendien verschillende oplossingen voor verkeersomleidingen indien verkeersproblemen op of nabij het Knooppunt Hoevelaken omleidingen noodzaken.

11. A1 oprit richting Barneveld bij Hoevelaken

Ook hier ondersteunen wij van harte de gedachte voor het openhouden van deze oprit. Daarmee wordt voor Hoevelaken, Vathorst en Wieken/Vinkenhoef een "adequate" oplossing geboden zoals in de "Overeenkomst inzake optimalisering (auto) Infrastructuur Vathorst en omgeving" is opgenomen.

12. Afsluiten A1 afrit vanuit Amsterdam bij Hoevelaken

Hoewel het vervallen van deze afrit om de doorstroming van verkeer van de A28 naar de A1 richting Barneveld zal bevorderen, betekent dit een achteruitgang voor de bereikbaarheid van Hoevelaken. Het verkeer vanuit richting Amsterdam /A1 kan echter straks gebruik maken van de vernieuwde afrit op de A28 bij de Hogeweg in Amersfoort om naar Hoevelaken te rijden. Vanuit het noorden kan ook de nieuwe A28 afslag bij Corlaer worden gebruikt. Beide oplossingen bieden een redelijk alternatief.

13. Open houden huidige toe- en afritten bij Hoevelaken

Gezien de plannen voor reconstructie van Knooppunt Hoevelaken geven wij RWS in overweging de huidige toe- en afritten bij Hoevelaken in ieder geval open te houden totdat er met de reconstructie van het Knooppunt zelf wordt aangevangen, en de alternatieve op- en afritten zijn gerealiseerd.

14. Uitvoerbaarheid

Aangezien er extreem weinig ruimte beschikbaar is bij Knooppunt Hoevelaken geven wij als aanbeveling om zo vroeg mogelijk te kijken naar de verwachte verkeersproblemen tijdens de bouw om daarmee rekening te houden bij de keuze van de uiteindelijke Voorkeursvariant.

Hoevelaken, 20 januari 2009.

Contact informatie WHB

R.T. Wesselingh

Van Dedemlaan 51

3871 TD Hoevelaken

T 033 253 5172

M 0653 540 883

E rob.wesselingh@planet.nl