

## Volledig idee - alle ideeën samen

Ons 9 ideeën samen leveren een bijdrage aan:

- Verlaging van de kosten, zodat zo veel mogelijk wensen van BOK2 kunnen worden uitgevoerd
- Voordelen voor de aannemer
- Minder hinder tijdens de bouw
- Verbeterde leefbaarheid voor omwonenden (minder geluidsoverlast en verbeterde luchtkwaliteit)
- Betere veiligheid voor de weggebruiker
- Duurzaamheid

1. [Aaneengesloten geluidsscherm langs de oostkant van de A28 vanaf oprit A1 Hoevelaken tot bedrijven terrein de Flier](#)
2. [Verbindingsboog A1 O - A28 N op hoog grondlichaam met geluidsscherm](#)
3. [Flyovers: A1 O - A28 Z \(Apeldoorn - Utrecht\) schuin over het Knooppunt aan de Zuid zijde](#)
4. [Oprit Hoevelaken naar A1 Oost en afslag A28 Z en A28 N met SHB&L voorstel voor Flyover A1 O – A28 Z](#)
5. [Verschoven A1 afrit Hoevelaken voor verkeer uit richting Amsterdam en Zwolle en verschoven A1 oprit Hoevelaken voor verkeer richting Apeldoorn](#)
6. [Logisch voorsorteren op A28 Z vanuit Utrecht voor afritten naar A1 O naar Apeldoorn en A1 W naar Amsterdam](#)
7. [Vervallen Outputweg langs A28 gebruiken als afrit naar Amersfoort](#)
8. [Innovatieve geluidsbescherming langs de A28 N, A28 Z, A1 W en A1 O](#)
9. [Plaats Solar geluidsschermen langs noordkant A1 O en oostkant A28 N](#)

## Volledig idee - alle ideeën samen

### DOELEN en VOORDELEN

#### Kosten besparen = meer wensen kunnen worden uitgevoerd

- 5 viaducten minder en gebruik gemaakt van bestaande viaducten ipv viaducten verbreden
- RWS wens voor een verbindingsweg Utrecht – Amsterdam
  - 5 nieuwe viaducten nodig in Referentie Ontwerp
  - 2 nieuwe viaducten nodig in SHB&L ontwerp
  - SHB&L ontwerp (met verbinding Utrecht – Amsterdam) heeft in totaal 8 viaducten minder dan Referentie Ontwerp
- Gebruik bestaande wegen:
  - Verbindingswegen A28 N – A1 W en Verbindingsweg A28 Z – A1 O
  - Afrit A28 Z – A1 W en Oprit Hoevelaken A1 W
- Minder asfalt nodig
- Minder ruimte in beslag = minder kosten voor grond onteigening

#### Betere leefbaarheid

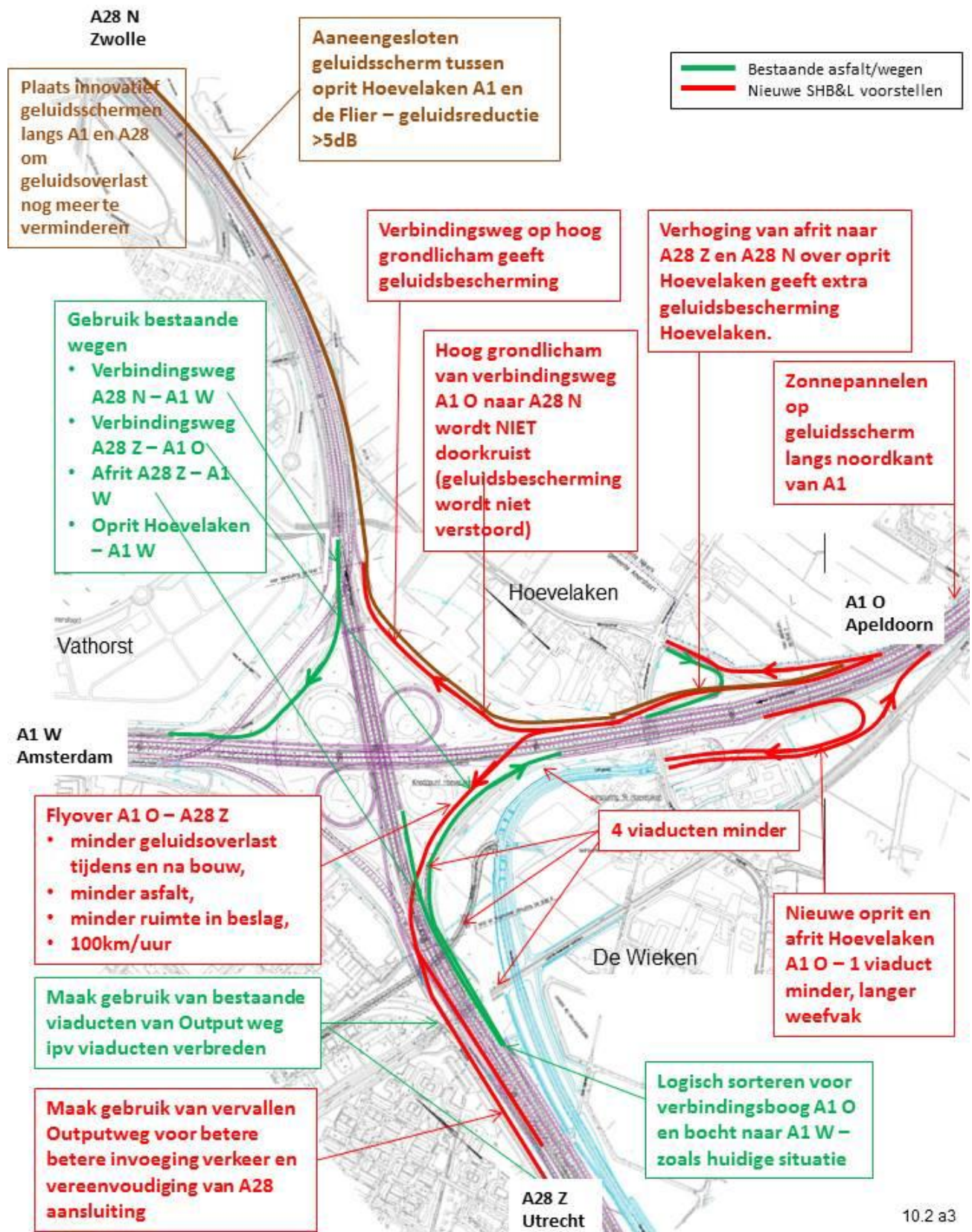
- Minder hinder voor omwonenden tijdens en na de bouw
- Aaneengesloten geluidsscherm langs A28 N oostkant - >5dB geluidsreductie
- Aaneengesloten scherm biedt tevens bescherming tegen fijnstof, NOx en verbeterde luchtkwaliteit
- Minder geluidsoverlast voor omwonenden door:
  - Flyover A1 O – A28 Z ten zuiden van Knooppunt (tijdens en na de bouw)
  - Verbindingsboog A1 O – A28 N op hoog grondlichaam mits voorzien van geluidsscherm
  - Grotere afstand tussen wegen en woningen (kleinere foorprint)
  - Innovatieve geluid mitigerende maatregelen langs hoofdwegen
- Voorkom bezwaren van omwonenden

#### Betere Veiligheid

- Verbeterde oprit Hoevelaken naar A1 W
- Verbeterde op- en afrit Hoevelaken A1 O met langer weefvak
- Logisch sorteren voor verbindingsoog A1 O en A1 W (huidige situatie)
- Alle verbindingsoogen zijn ruimer dan boog A1 O – A28 Z in Ref.Ontw.
- Gebruik Outputweg - betere invoeging verkeer en A28 aansluiting

#### Duurzaam

- Gebruik zonnepanelen op geluidsscherm langs noordkant A1 O en oostkant van A28 N

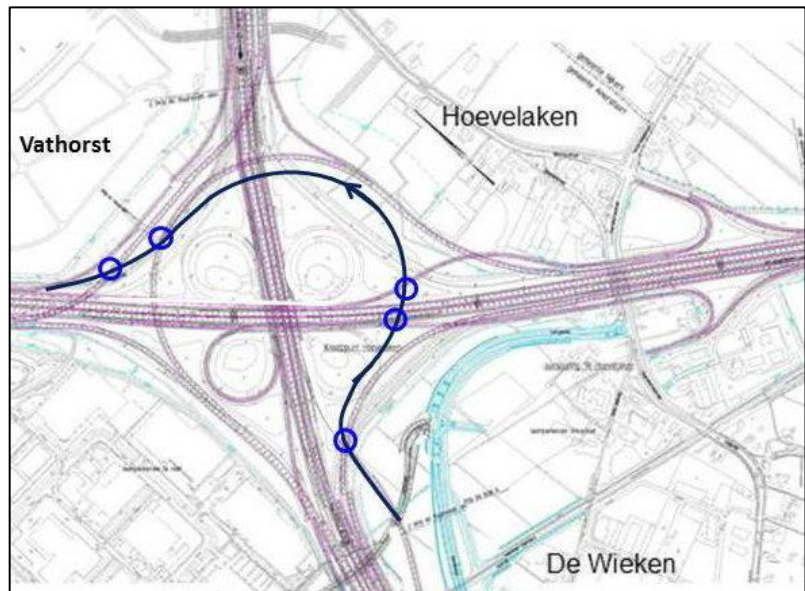


RWS heeft de wens om een nieuwe verbinding Utrecht - Amsterdam te maken

SHB&L ontwerp  
2 nieuwe  
viaducten nodig



Referentie ontwerp  
5 nieuwe viaducten  
nodig



**Het spreekt voor zich –  
8 viaducten minder in totaal met SHB&L ontwerp!!!!**

Het effect van de fly-over vanaf A28 Z naar A1 W (Utrecht naar Amsterdam) dient NU te onderzocht worden ook als het nu niet wordt uitgevoerd. Het zal weer een negatief effect hebben op de geluidsbelasting van Hoevelaken en Vathorst. Dit moet nu bekend gemaakt worden, want het kan mogelijk zijn dat het Referentie Ontwerp nadelig wordt door een verder verhoogde toekomstige geluidsbelasting.

**Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar**  
**denkt actief mee aan oplossingen voor Knooppunt Hoevelaken.**

De ideeën (in min of meer de zelfde vorm als de huidige ideeën) van de Stichting waren eerst gepresenteerd aan en besproken met RWS in 2010. Hun conclusie was:

***“Volgens RWS lijkt het voorstel van SHB&L in principe uitvoerbaar te zijn maar het moet nog verder bestudeerd worden. Volgens RWS zitten er zeker kansrijke elementen in het voorstel, maar op dit moment kan RWS niets toezeggen. Het voorstel moet nog verder worden uitgewerkt samen met andere te bestuderen varianten, belangen en aspecten. Belangrijke aspecten hierbij zijn oplossend vermogen, ruimtebeslag, technische uitvoerbaarheid en kosten”.***

In 2011 zijn vergelijkingen gemaakt in opdracht van RWS tussen het effect van de referentie ontwerp RWS (2010) en ontwerpvoorstel SHB&L (2010) op geluidsoverlast en luchtkwaliteit. De conclusies waren:

***“De geluidsstudie (die gedaan is met de verkeerscijfers voor 2022, omdat er nog geen cijfers voor 2030 zijn) laat zien dat het ontwerp van SHB&L een lagere geluidsbelasting geeft op de omgeving dan het referentie ontwerp en ook lager dan de huidige situatie voor zowel Hoevelaken als Hooglanderveen. Zowel het referentie ontwerp als het SHB&L ontwerp geven geen norm overschrijding voor luchtverontreiniging”.***

Op onze website zijn:

- [De kenmerken en voordelen van onze 2010 ontwerp](#)
- [Een vergelijking tussen de geluidsoverlast van de RWS referentie ontwerp en de SHB&L 2010 ontwerp](#)
- [Effecten van SHB&L variant \(2010 ontwerp\) op de luchtkwaliteit knooppunt Hoevelaken](#)
- [Alle technische details van de 2010 ontwerp](#)
- [De bespreking met RWS over de 2010 ontwerp en hun conclusies](#)

Hoe meer kosten zijn bespaart

hoe meer wensen kunnen worden vervuld

SHB&L stelt voor dat als hun kosten besparende ideeën worden gebruikt in het finaal ontwerp, de bespaarde kosten worden gebruikt voor extra geluidsbescherming van Hoevelaken /Holkerveen!

Stichting  
**Hoevelaken**  
**Bereikbaar & Leefbaar**

wenst u veel succes met het project

Van:



Tot:

