

# A28/A1 Knooppunt Hoevelaken **LANDSCHAPSPLAN**

OTB | definitief | versie C | 31 augustus 2018



# Landschapsplan A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

## Uitgegeven door:

Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

## Uitgevoerd door:

Combinatie A1|28 Hoevelaken  
Winthontlaan 28  
3526 KV Utrecht

## Ons kenmerk:

A28A1-RAP-582308852-6991

## Opgesteld door:

John Boon (landschapsarchitect)  
Kees Neven (landschapsarchitect)  
Sjaak Punt (landschapontwerper)

## Gecontroleerd door:

Frederike Krijgsman

## Vrijgegeven door:

Alexander Pruijssers

## Datum:

31 augustus 2018

## Status:

Versie C





# A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

# **LANDSCHAPSPLAN**

OTB| definitief | versie C | 31 augustus 2018







# INHOUDSOPGAVE

<b>1. Inleiding</b>	<b>6</b>
1.1. Aanleiding A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	8
1.2. Doel (Ontwerp)tracébesluit A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	8
1.3. Leeswijzer	9
<b>2. Kader en uitgangspunten</b>	<b>10</b>
2.1. Plangebied A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	13
2.2. Wegontwerp A1 en A28: Tracébeschrijving op hoofdlijnen	14
2.3. Autonome ontwikkelingen	19
2.4. Compenserende en mitigerende maatregelen	20
2.5. Wettelijk- en beleidskader	20
2.6. Kaders	24
2.7. Omgevingsproces en Q-team	25
2.8. Technische randvoorwaarden	25
<b>3. Huidige situatie</b>	<b>26</b>
3.1. Korte beschrijving van het projectgebied	29
3.2. Analyse van het netwerk	29
3.3. Analyse landschappelijke structuren	37
3.4. Analyse cultuurhistorie	41
3.5. Ruimtelijke impact van de ingreep	42
<b>4. Inpassingsvisie</b>	<b>44</b>
4.1. Inleiding	47
4.2. Generieke inpassingsvisie	47
4.3. Hierarchie van de weg	47
4.4. Landschapsvisie	49
4.5. Specifieke elementen	53
<b>5. Landschapsplan op hoofdlijnen</b>	<b>58</b>
5.1. Overzicht landschapsplan	60
5.2. Thematisch overzicht compenserende en mitigerende maatregelen	60
<b>6. Uitwerking landschapsplan</b>	<b>68</b>
6.1. Uitwerking deelgebieden	71
6.2. Uitwerking verzorgingsplaatsen	154









# 1. Inleiding



# 1. INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING A28/A1 KNOOPPUNT HOEVELAKEN

Beperkte verkeersdoorstroming op en rond knooppunt Hoevelaken. De wegen in de regio Midden-Nederland zijn niet alleen van cruciaal belang voor de regio zelf, maar ook voor doorgaand verkeer. Knooppunt Hoevelaken, waar de A1 en A28 samen komen, is een belangrijk verdeelpunt van verkeer in deze regio. Het knooppunt heeft door de huidige vormgeving een beperkte afwikkelingscapaciteit, waardoor de verkeersdoorstroming problematisch verloopt: tijdens de ochtend- en de avondspits zijn er vrijwel dagelijks files. Knooppunt Hoevelaken en de rijkswegen A1 en A28 rond het knooppunt staan in de File Top 50 van 2017 op de plekken 8, 17 en 34. Dat speelt zowel het regionale als het doorgaande verkeer parten. Op het deel van de A28 tussen Maarn en het knooppunt wordt dit nog verergerd door het relatief grote aantal aansluitingen op korte afstand van elkaar. Daarnaast is het systeem van snelwegen rond knooppunt Hoevelaken kwetsbaar voor calamiteiten; bij ongelukken is de terugslag tot ver in de omgeving te merken. Er zijn dan ook maatregelen nodig om de verkeersafwikkeling op en rond het knooppunt te verbeteren.

### Leefbaarheidsproblemen rond knooppunt Hoevelaken

De verkeersdruk op het knooppunt Hoevelaken en de aangrenzende rijkswegen, zorgt ook voor leefbaarheidsproblemen in de nabije kernen zoals Amersfoort, Leusden, Hoevelaken, Nijkerk en Terschuur. Het gaat hierbij vooral om sluipverkeer en geluidhinder. Door de verkeersafwikkeling op en rond het knooppunt, de A1 en de A28 te verbeteren, neemt ook de hinder voor de omgeving af.

### Doelstelling A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Om de geconstateerde problemen op te lossen is in 2008 de planstudie knooppunt Hoevelaken gestart met het nemen van de aanvangsbeslissing<sup>1</sup> en het uitbrengen van de startnotitie knooppunt Hoevelaken. In deze startnotitie zijn de volgende project-doelstellingen geformuleerd:

- Bereikbaarheid en verkeersveiligheid: Het realiseren van veilige weginfrastructuur waarmee voldaan wordt aan de streefwaarde voor de reistijdverhouding<sup>2</sup> (bereikbaarheid).
- Leefbaarheid: Het verbeteren van de leefomgeving door een zo goed mogelijke inpassing van te treffen maatregelen (leefbaarheid).

Om de genoemde doelstellingen te realiseren zijn in het 1e fase MER verschillende alternatieven voor het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken onderzocht. Op basis van de resultaten van het 1e fase MER heeft de minister van Infrastructuur en Milieu<sup>3</sup> eind 2009 een voorkeursalternatief gekozen. Het voorkeursalternatief is mede op basis van bestuurlijke afspraken met de regio over de scope van het project, nader uitgewerkt. Het uitgewerkte voorkeursalternatief vormt de basis voor het ontwerp dat planologisch wordt verankerd in een tracébesluit. Daarnaast wordt een (ontwerp)saneringsbesluit (OSB) opgesteld ten behoeve van de autonome geluidsanering. Als onderbouwing van deze besluiten is een aantal documenten opgesteld, samengebracht onder de titels OTB, OSB en MER A28/A1 Knooppunt Hoevelaken. Het Landschapsplan maakt deel uit van deze documenten set.

## 1.2 DOEL LANDSCHAPSPLAN

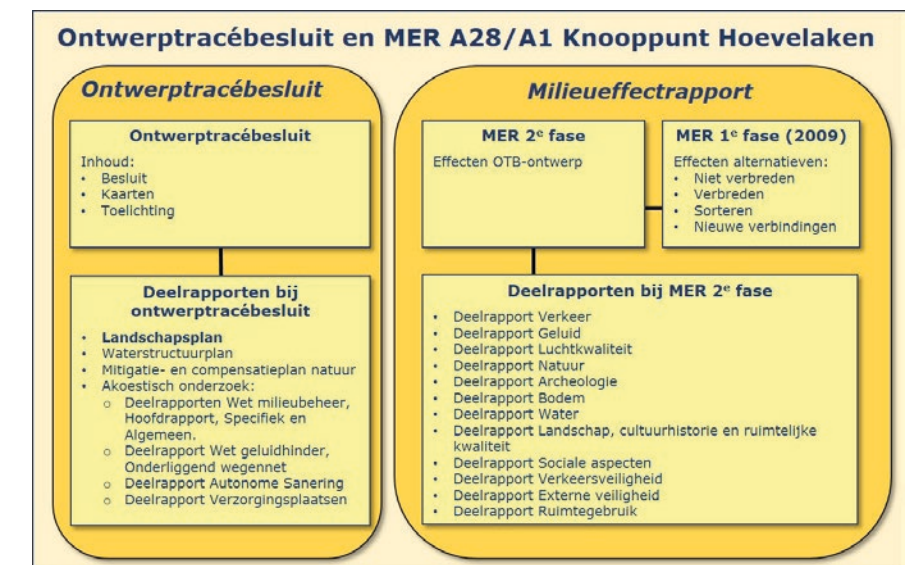
Het Landschapsplan maakt integraal onderdeel uit van de toelichting op het tracébesluit. De belangrijkste uitgangspunten, resultaten en conclusies van dit rapport zijn in de toelichting op het tracébesluit opgenomen.

Dit Landschapsplan integreert en verbeeldt alle ruimtelijke maatregelen die nodig zijn voor de realisatie van een ingepaste weg. Het plan heeft als doelstelling de inpassing voor de aanleg van de A28/A1 Knooppunt Hoevelaken te motiveren en de maatregelen vanuit de diverse disciplines op elkaar te laten aansluiten en waar mogelijk elkaar te laten versterken. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit van de weg en van de inpassing in de omgeving vergroot.

Op basis van het Landschapsplan wordt duidelijk hoe de

inpassing van de nieuwe weg beleefd wordt vanaf de weg en vanuit de omgeving. De voorgestelde inpassingsmaatregelen bepalen mede de beschrijving en verbeelding van het ruimtebeslag voor het OTB. Het Landschapsplan wordt ook gebruikt voor het Saneringsplan, en is input voor de kostenraming van het project.

In de navolgende afbeelding is de plek van het Landschapsplan binnen de documenten set OTB, OSB en MER A28/A1 Knooppunt Hoevelaken aangegeven (bijlage bij het OTB).



^ Afbeelding 1.1: Plek Landschapsplan binnen rapportstructuur OTB en MER A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

<sup>1</sup> In de toenmalige regeling vond de start van de Tracéwetprocedure plaats met de zogenaamde aanvangsbeslissing. In de huidige regeling betreft het de startbeslissing.

<sup>2</sup> De streefwaarde voor de reistijdverhouding werd voor het eerst in de Nota Mobiliteit genoemd. De Nota Mobiliteit is opgegaan in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012).

<sup>3</sup> Thans Minister van Infrastructuur en Waterstaat.



### 1.3 LEESWIJZER

In het volgende hoofdstuk wordt meer informatie gegeven over het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken en de omgeving en wordt het omgevingsproces nader toegelicht. Daarnaast worden de uitgangspunten voor het Landschapsplan toegelicht waaronder het wegontwerp, kaders en uitgangspunten zoals beleid, regioplannen en bovenwettelijke maatregelen.

Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de huidige situatie, met een uitgebreide gebiedsanalyse en analyse van het infrastructurele netwerk. Per gebied worden kwaliteiten en diskwaliteiten benoemd.

Hoofdstuk 4 geeft de inpassingsvisie weer, die de basis vormt voor de uitwerking van het Landschapsplan.

In hoofdstuk 5 wordt het Landschapsplan op hoofdlijnen beschreven, aan de hand van een thematisch overzicht van de inpassing. In hoofdstuk 6 wordt daarna per deelgebied ingegaan op de uitwerking, geïllustreerd met profielen.



^ Afbeelding 1.2: Knooppunt Hoevelaken, huidige situatie vanuit de lucht (bron: RWS)



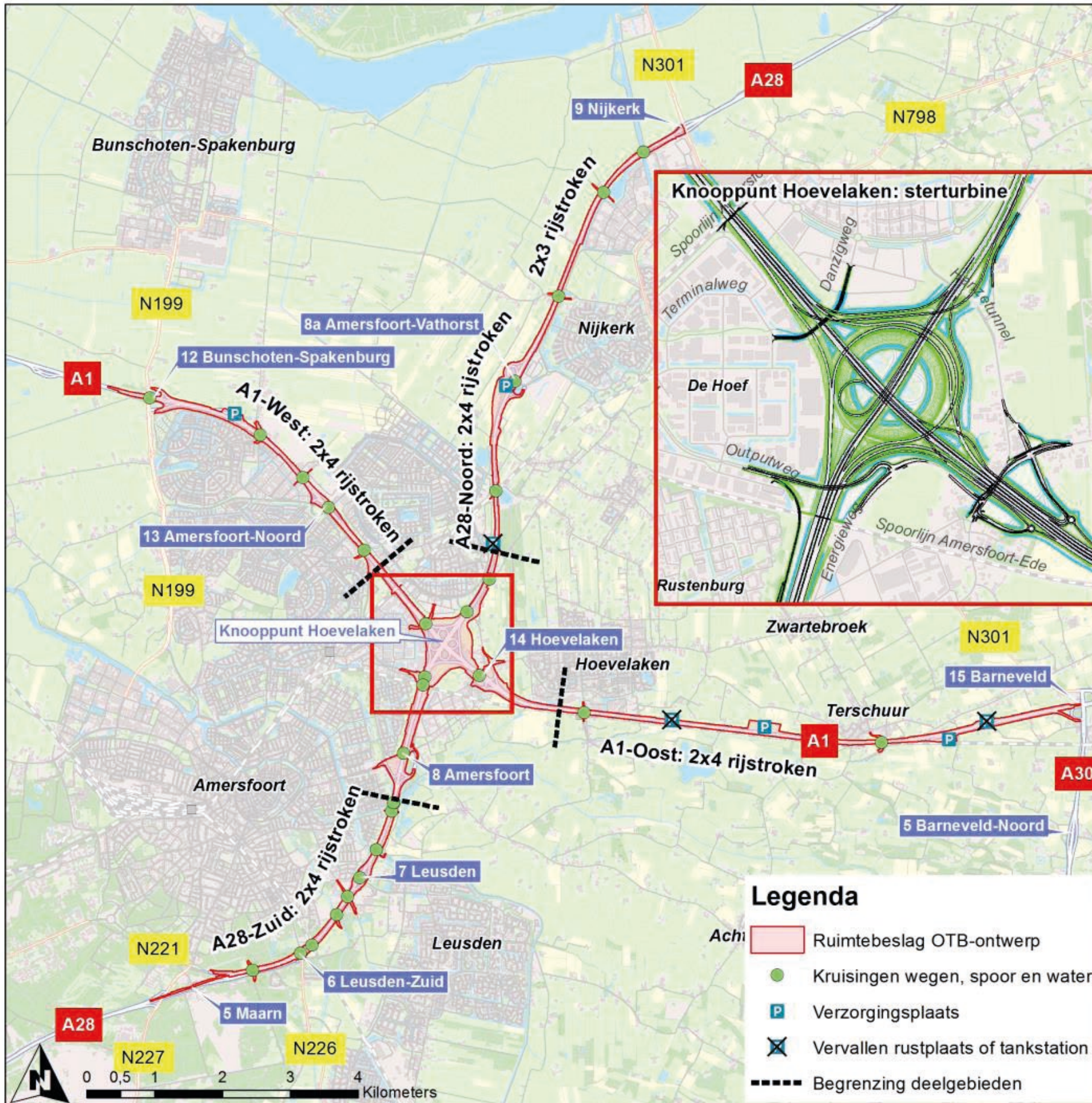




A large, leafy tree dominates the center of the image. To the left, a portion of a multi-story building with a gabled roof is visible. The foreground shows a green field with a fence line. The sky is blue with some light clouds.

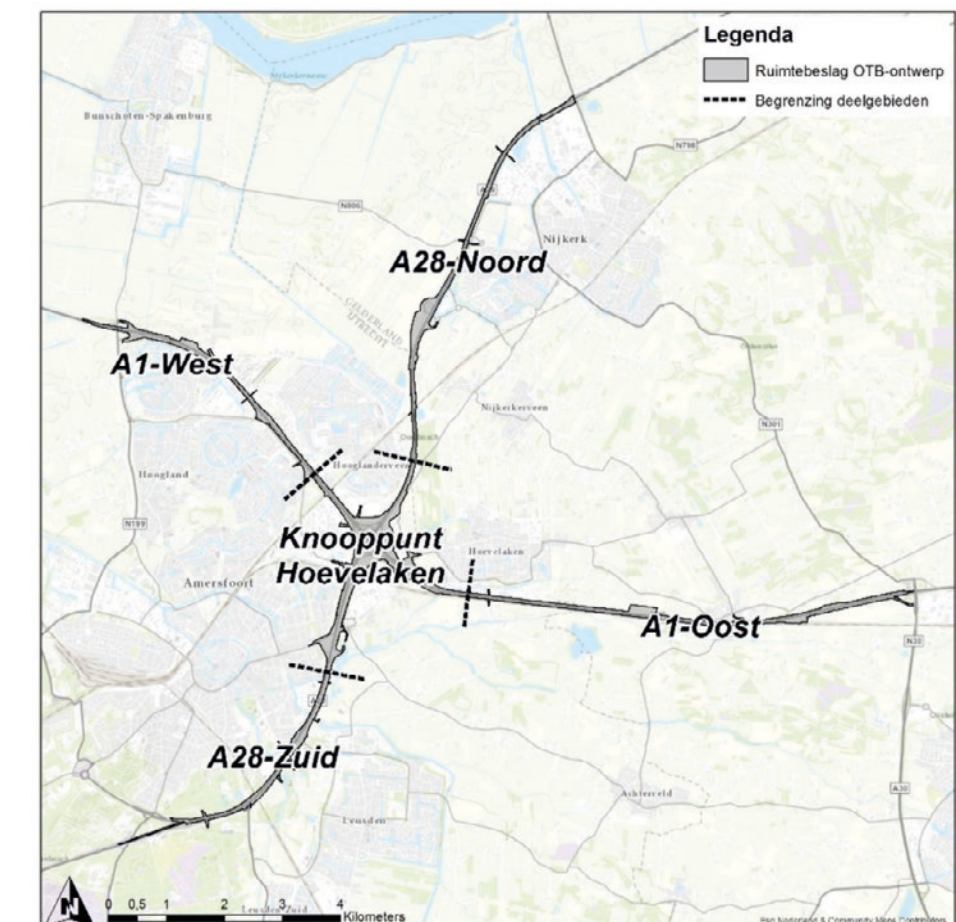
## 2. Kader en uitgangspunten





Wegvak	Wegvak	Van (Huidig)	Naar
A1-West	A1 Bunschoten - knp. Hoevelaken	2 rijstroken (noord) - 3 rijstroken (zuid)	2x4 rijstroken
Knooppunt Hoevelaken	Verbindingswegen A1/A28	Klaverblad	Sterturbine
A1-Oost	A1 knp. Hoevelaken - aansluiting A30	2x2 + spitsstrook zuidzijde	2x4 rijstroken
A28-Zuid	A28 Maarn - knp. Hoevelaken	2x2 rijstroken + plusstroken	Westelijke rijbaan: 4 rijstroken. Oostelijke rijbaan: - tot aansluiting Leusden 4 rijstroken; - vanaf aansluiting Leusden 5 rijstroken (2 rijstroken en een parallelbaan met 3 rijstroken).
A28-Noord	A28 knp. Hoevelaken - aansluiting Vathorst	2x2 rijstroken	2x4 rijstroken
	A28 aansluiting Vathorst - Nijkerk	2x2 rijstroken	2x3 rijstroken

^ Tabel 2.1: Aanpassingen infrastructuur



^ Afbeelding 2.2: Indeling wegvakken infrastructurele maatregelen

^ Afbeelding 2.1:



# 2. KADER EN UITGANGSPUNTEN

## 2.1 PLANGEBIED A28/A1 KNOOPPUNT HOEVELAKEN

Op de naastgelegen pagina is het plangebied weergegeven. Het plangebied is het gebied waar de fysieke aanpassingen aan de infrastructuur plaatsvinden. Binnen het plangebied vallen ook de benodigde geluidmaatregelen en watergangen langs de weg. In de afbeelding zijn ook de kruisingen met het onderliggend wegennet, spoor en watergangen weergegeven. Daarnaast zijn de locaties van verzorgingsplaatsen<sup>4</sup> in het ontwerp opgenomen.

Knooppunt Hoevelaken vormt de kruising tussen de A28 en de A1. Aangezien de problematiek op het knooppunt een gevolg is van verkeersstromen in een groter gebied, strekt het plangebied zich uit over de A28 vanaf de aansluiting Maarn tot aan de aansluiting Nijkerk, en over de A1 vanaf de aansluiting Bunschoten tot aan de aansluiting met de A30 nabij Barneveld. Het plangebied ligt binnen de provincies Utrecht en Gelderland. De A1 ligt van west naar oost in de gemeenten Bunschoten (alleen de noordelijke toe- en afrit van aansluiting 12 Bunschoten-Spakenburg), Amersfoort en Barneveld. Nabij Hoevelaken grenst de gemeente Nijkerk direct aan de A1. De A28 ligt van noord naar zuid in de gemeenten Nijkerk, Amersfoort en Leusden. Het plangebied valt geheel binnen de beheergrens van Waterschap Vallei en Veluwe.

Hieronder volgt een beknopte beschrijving van het plangebied, aan de hand van 4 kwadranten.

### 1. Amersfoort (zuid-west kwadrant)

Dit gebied tussen de A1 ten westen van knooppunt Hoevelaken en de A28 ten zuiden van knooppunt Hoevelaken ligt vrijwel geheel in de gemeente Amersfoort. Alleen de meest zuidelijke punt van de A28 ligt in de gemeente Leusden. Het gebied wordt met name gekenmerkt door het stedelijk gebied van Amersfoort. Ten zuiden van de A1 grenzen de woonwijken Nieuwland, Kattenbroek en Zielhorst aan de A1. Ook liggen hier de bedrijventerreinen Calveen, De Brand en De Hoef. Ten westen van de A28 grenzen de woonwijken Rustenburg,

Schuilenburg, Randenbroek en Dorrestein aan de A28. Ten westen van knooppunt Hoevelaken kruist de spoorlijn Amersfoort-Zwolle de A1 en direct ten zuiden van het knooppunt kruist de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn de A28. De A28 kruist van noord naar zuid de watergangen Barneveldse beek, Valleikanaal en Heiligenbergerbeek. Het meest zuidelijke deel van de A28 grenst aan het landgoed Nimmerdor. Rond dit deel van de A28 gaat het landschap over in de Utrechtse heuvelrug. Nabij aansluiting 7 Leusden kruist een linedijk van de Grebbelinie de A28. Ook zijn hier enkele relicten uit de Tweede Wereldoorlog aanwezig (mitrailleurkazematten).

### 2. Arkemheen – Eemland (noord-west kwadrant)

Het gebied tussen de A1 ten westen van knooppunt Hoevelaken en de A28 ten noorden van knooppunt Hoevelaken ligt in de gemeenten Bunschoten (alleen de noordelijke toe- en afrit van aansluiting 12 Bunschoten-Spakenburg), Amersfoort en Nijkerk. Dit gebied bestaat grotendeels uit het nationale landschap Arkemheen-Eemland, wat gekenmerkt wordt door een zeer open veenweidegebied met een oud verkavelingspatroon. Als onderdeel van de Grebbelinie kon dit gebied voor een groot deel ingezet worden als inundatiegebied. Arkemheen-Eemland is deels aangewezen als Natura 2000 gebied. De A28 grenst in dit gebied tussen de kruising met de Watergoorweg en de aansluiting 9 Nijkerk aan dit Natura 2000 gebied.

In de oksel van het knooppunt ligt de woonwijk Vathorst met daarbij de dorpskern Hooglanderveen. Hieromheen liggen direct grenzend aan de A1 en de A28 de bedrijventerreinen Vathorst en Podium. Tussen knooppunt Hoevelaken en aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst, kruist de spoorlijn Amersfoort-Zwolle de A28.

### 3. Gelderse Vallei Noord (noord-oost kwadrant)

Het gebied tussen de A28 ten noorden van knooppunt Hoevelaken en de A1 ten oosten van knooppunt Hoevelaken ligt grotendeels in de gemeenten Nijkerk en Barneveld. Nabij het knooppunt valt een klein deel binnen de gemeente Amersfoort. Kenmerkend voor dit gebied is het kleinschalige en afwisselende agrarische landschap van de Gelderse Vallei met lanen,

bomenrijen, bosjes, houtwallen, singels en andere beplantingen. De A28 grenst aan rijksmonument Hoevelakense Bos / landgoed Hoevelaken.

De belangrijkste kernen zijn Nijkerk, Hoevelaken en Terschuur. Bij Nijkerk grenst de woonwijk Corlaer aan de A28. Ten noorden van deze woonwijk is de nieuwe woonwijk Doornsteeg gepland. De bedrijventerreinen Watergoor, Arkervaart West en Arkervaart Oost grenzen aan de A28. Daarnaast wordt nabij de aansluiting 8a Amersfoort-Noord het bedrijventerrein De Flier gerealiseerd. De kernen Hoevelaken en Terschuur grenzen beide aan de A1. Bij Hoevelaken liggen langs de A1 de bedrijventerreinen Overhorst en Horstbeek, terwijl bij Terschuur het bedrijventerrein Tolboom langs de A1 ligt. Tussen knooppunt Hoevelaken en aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst, kruist de spoorlijn Amersfoort-Zwolle de A28.

### 4. Gelderse Vallei Zuid (zuid-oost kwadrant)

Het gebied tussen de A1 ten oosten van knooppunt Hoevelaken en de A28 ten zuiden van knooppunt Hoevelaken ligt in de gemeenten Barneveld, Leusden en Amersfoort. Evenals de Gelderse Vallei Noord behoort het gebied grotendeels tot de Gelderse Vallei, met het daarbij behorende kenmerkende kleinschalige en afwisselende agrarische landschap. Rond het meest zuidelijke deel van de A28 gaat dit landschap over in de Utrechtse heuvelrug. Hier grenst de A28 aan de landgoederen Heiligenberg en Den Treek. Tussen het Valleikanaal en de Barneveldse beek ligt het in 2011 ontwikkelde natuur- en recreatiegebied 'De Schammer'. De Schammer loopt in het noordoostelijke richting over in natuur- en recreatiegebied Bloeidaal.

De grootste woonkern is Leusden. In de oksel van het knooppunt ligt het bedrijventerrein De Wieken. Direct ten zuiden van het knooppunt kruist de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn de A28. Deze spoorlijn ligt in over grote lengte direct ten zuiden van de A1, waarbij ter hoogte van Hoevelaken een station ligt. De A28 kruist van noord naar zuid de watergangen Barneveldse beek, Valleikanaal en Heiligenbergerbeek.

<sup>4</sup> Een verzorgingsplaats is een rustplaats langs de rijksweg, eventueel met een brandstofknooppunt.



## 2.2 WEGONTWERP A1 EN A28: TRACÉBESCHRIJVING OP HOOFDLIJNEN

De aanpassingen aan de infrastructuur die plaatsvinden bestaan op hoofdlijnen uit het aanpassen van de vormgeving van het knooppunt en het verbreden van de aangrenzende rijkswegen. In tabel 2.1 zijn de aanpassingen per wegvak beschreven.

### A1-West

Dit wegvak betreft de A1 tussen aansluiting 12 Bunschoten-Spakenburg<sup>5</sup> tot voorbij het viaduct Heideweg. Op de A1-West wordt het bestaande aantal rijstroken van de hoofdrijbanen uitgebreid van 2 op de noordbaan en 3 op de zuidbaan naar 2x4.

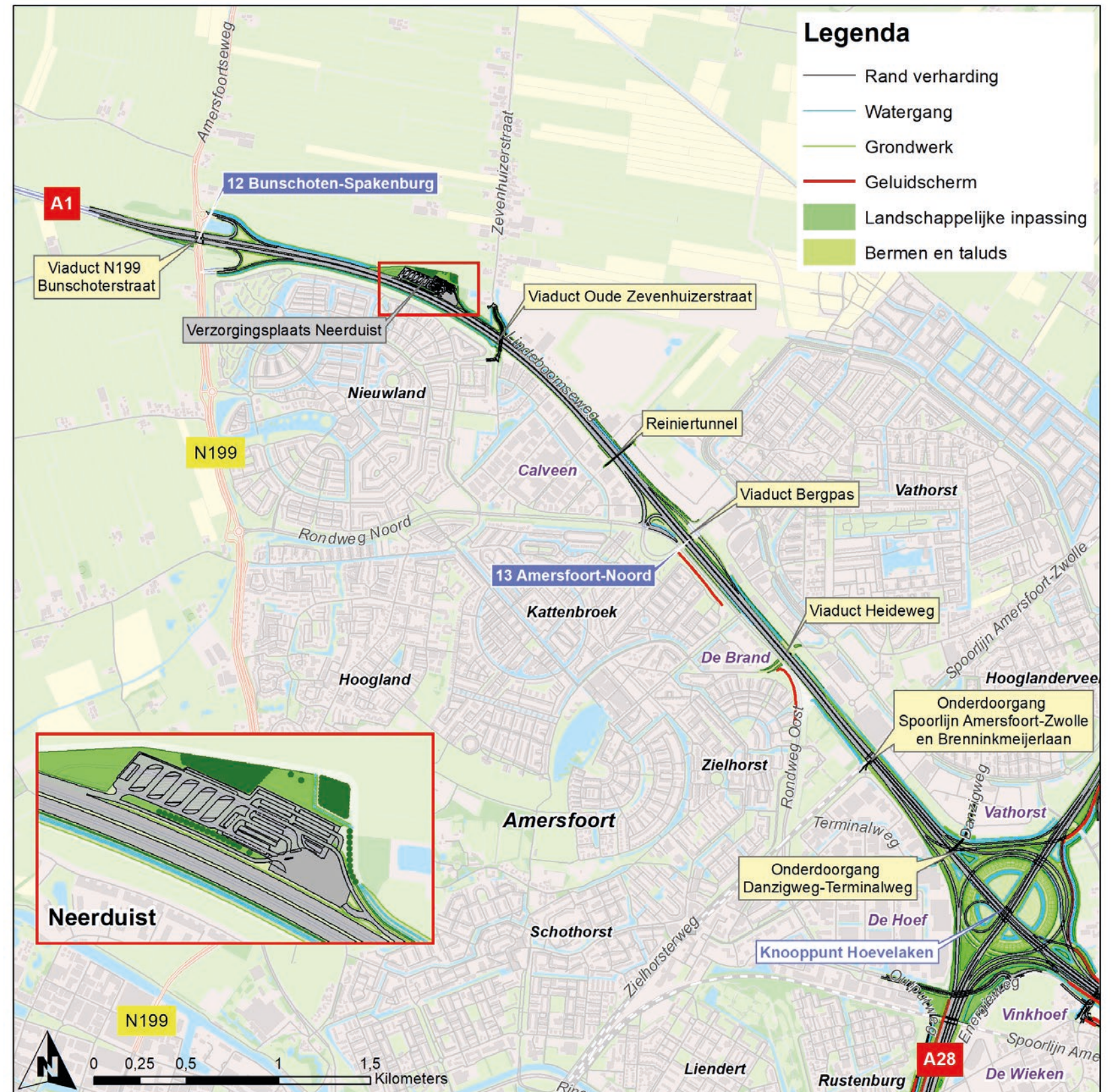
Bij het OTB-ontwerp is als uitgangspunt gehanteerd dat de bestaande geometrie van de weg gehandhaafd blijft. Dit betekent dat de as van de weg gelijk blijft aan de bestaande situatie. Om de extra rijstroken te creëren worden de bestaande rijbanen verbreed totdat een voldoende ruim dwarsprofiel ontstaat om het benodigde aantal rijstroken te realiseren. De verbreding vindt plaats aan zowel de middenbermszijde als de buitenbermszijde.

### Aansluitingen

Binnen het wegvak A1-West liggen twee aansluitingen. Aansluiting 12 Bunschoten-Spakenburg en 13 Amersfoort-Noord. Via de verbindingswegen - de toe- en afritten - sluit het hoofdwegennet aan op onderliggende wegen. De toe- en afritten bij de aansluitingen 12 en 13 worden qua vormgeving niet gewijzigd. De bestaande toe- en afritten worden aangepast aan de verbreding van de weg.

### Verzorgingsplaats

Binnen het wegvak A1-West ligt de verzorgingsplaats Neerduist (noordzijde A1). Deze verzorgingsplaats wordt in het OTB-ontwerp uitgebreid.



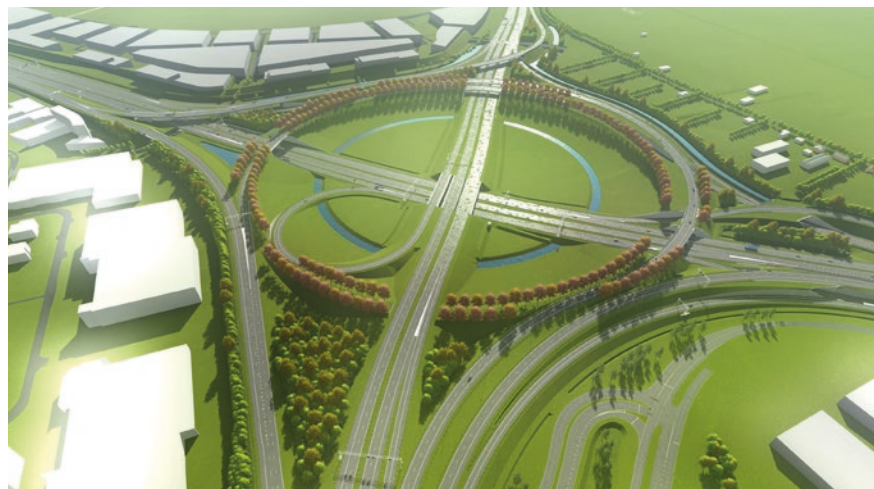
<sup>5</sup> De benaming voor aansluiting 12 is begin 2018 gewijzigd in Amersfoort-West.

Afbeelding 2.3: Wegontwerp, deel A1-West



### Knooppunt Hoevelaken

Dit deel omvat het knooppunt Hoevelaken en de eerste aansluitende delen van de A1 en A28. In het Dossier Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving (DRKV) is beschreven dat het knooppunt vormgegeven dient te worden als een kom. Deze komvorm wordt in het OTB-ontwerp gevormd door de nieuw aan te leggen verbindingswegen die in een cirkel op hoogte komen te liggen. De nieuwe verbindingswegen vervangen de bestaande lussen en worden aangelegd buiten de bestaande lussen. Zo blijven de lussen tijdens de realisatie bereikbaar, wat de verkeershinder tijdens de realisatie beperkt. De komvorm van het knooppunt wordt extra benadrukt door het toepassen van steile taluds aan de buitenzijde en flauwe taluds aan de binnenzijde. De verbindingswegen aan de binnenzijde liggen het hoogst en naar buiten toe liggen deze trapsgewijs lager. Zo wordt een soort 'tribune' aan de buitenzijde van de kom gecreëerd.



Afbeelding 2.4: Visualisatie ontwerp Knooppunt Hoevelaken

### Aansluitingen

Binnen knooppunt Hoevelaken liggen twee aansluitingen, aansluiting 14 Hoevelaken en aansluiting 8 Amersfoort.

In het OTB-ontwerp is voor aansluiting 14 Hoevelaken een volledige aansluiting uitgewerkt (wens vanuit de regio). De huidige vormgeving van de toe- en afritten wordt gewijzigd, waarbij zowel aan de noord- als zuidzijde van de aansluiting rotondes worden aangelegd.

De toe- en afritten bij aansluiting 8 Amersfoort worden qua vormgeving niet veel gewijzigd. De bestaande toe- en afritten worden aangepast aan de verbreding van de weg, die hier met name plaatsvindt aan de oostzijde van de A28. De boog in de westelijke afrit van de A28 richting de Hogeweg wordt ruimer vormgegeven dan in de bestaande situatie.



Afbeelding 2.5: Wegontwerp, deel Knooppunt



### A1 Oost

Dit wegvak betreft de A1 ten oosten van knooppunt Hoevelaken, net voor het viaduct Stoutenburgerlaan tot aan aansluiting 15 Barneveld (knooppunt A1 en A30). Op de A1-Oost wordt het bestaande aantal rijstroken van de hoofdrijbanen uitgebreid van 2x2 met een spitsstrook aan de zuidzijde naar 2x4.

Bij het OTB-ontwerp is als uitgangspunt gehanteerd dat de bestaande geometrie van de weg zo veel mogelijk gehandhaafd blijft. Dit betekent dat de as van de weg waar mogelijk gelijk blijft aan de bestaande situatie. Aan de middenbermszijde is geen ruimte voor verbreding. Alle benodigde verbreding wordt aan de buitenbermszijde aangebracht. Afhankelijk van de bestaande verhardingsbreedte is aan de buitenbermszijde een verbreding nodig van ongeveer 6 tot 7 meter per rijbaan.

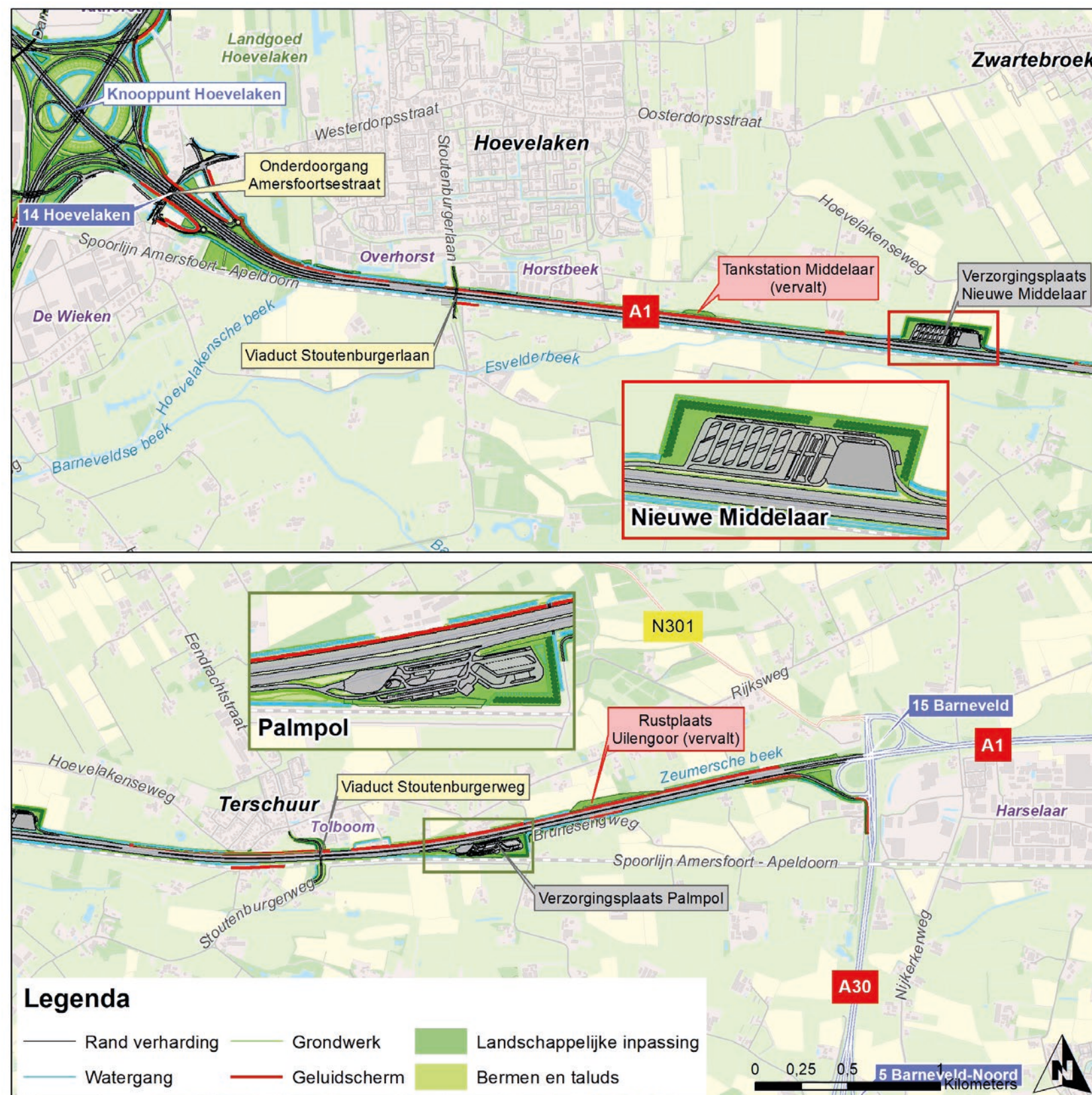
### Aansluitingen

Binnen het wegvak A1-Oost ligt één aansluiting, namelijk aansluiting 15 Barneveld.

In het OTB-ontwerp is deze afrit zo veel mogelijk gelijk gehouden aan de bestaande situatie. Hier verandert de aansluiting van de afrit op de hoofdrijbaan iets vanwege de verbreding.

### Verzorgingsplaatsen

Aan de zuidzijde van de A1 ligt in de bestaande situatie verzorgingsplaats Palmpol. Aan de noordzijde van de A1 liggen de rustplaats Uilengoor en het tankstation Middelaar. De verzorgingsplaats Palmpol wordt in het OTB-ontwerp uitgebreid. De rustplaats Uilengoor en het tankstation Middelaar komen in het OTB-ontwerp te vervallen en worden vervangen door de nieuwe verzorgingsplaats Nieuwe Middelaar (noordzijde A1).



Afbeelding 2.6: Wegontwerp, deel A1-Oost

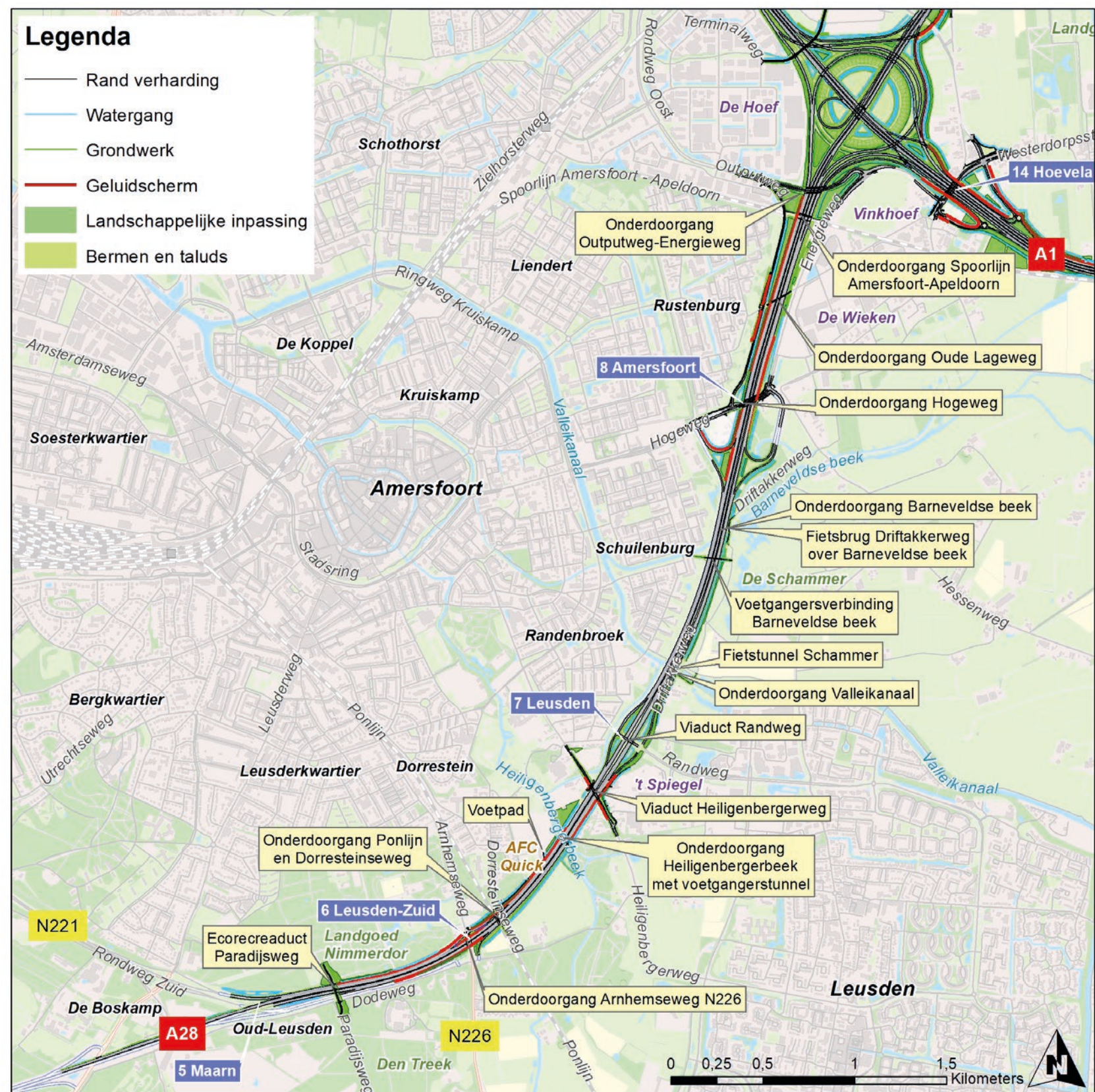


### A28-Zuid

Dit wegvak betreft de A28 vanaf de aansluiting 5 Maarn tot de aansluiting 8 Amersfoort. Op de A28-Zuid wordt het huidige aantal rijstroken van de hoofdrijbanen uitgebreid van 2 naar 4 rijstroken op de westelijke rijbaan. Op de oostelijke rijbaan betreft de uitbreiding tot aansluiting 7 Leusden 4 rijstroken waarna deze overgaan naar 2 rijstroken met een parallelbaan met 3 rijstroken tot het knooppunt. Tussen de aansluitingen 5 Maarn en 6 Leusden-zuid wordt de weg verbreed vanuit de bestaande as van de weg. Tussen aansluiting 6 en het knooppunt Hoevelaken vindt de verbreding voornamelijk plaats aan de oostzijde van de bestaande weg. Dit omdat er aan de westzijde verschillende dwangpunten aanwezig zijn, zoals bestaande geluidschermen die gehandhaafd worden.

### Aansluitingen

Binnen het wegvak A28-Zuid liggen drie aansluitingen. Dit zijn de aansluitingen 5 Maarn, 6 Leusden-Zuid en 7 Leusden. De toe- en afritten bij deze aansluitingen worden qua vormgeving niet gewijzigd. De bestaande toe- en afritten worden aangepast aan de verbreding van de weg.



Afbeelding 2.6: Wegontwerp, deel A28-Zuid



## A28 -Noord

Dit wegvak betreft de A28 ten noorden van knooppunt Hoevelaken (ter hoogte van tankstation Hooglanderveen) tot aansluiting 9 Nijkerk. Op de A28-Noord wordt het bestaande aantal rijstroken van de hoofdrijbanen uitgebreid van 2x2 naar 2x4 tot de aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst en van 2x2 naar 2x3 tussen de aansluitingen 8a Amersfoort-Vathorst en 9 Nijkerk.

Bij het OTB-ontwerp is als uitgangspunt gehanteerd om de bestaande situatie zoveel mogelijk te benutten. Aan de middenbermszijde is geen ruimte voor verbreding. Alle benodigde verbreding wordt aan de buitenbermszijde aangebracht.

### Aansluitingen

Binnen het wegvak A28-Noord liggen twee aansluitingen, aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst en 9 Nijkerk. Aan de westzijde van de A28 zijn de toe- en afrit van aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst in het OTB-ontwerp gecombineerd met de nieuwe verzorgingsplaats Vathorst/Corlaer. Daarbij is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de huidige ligging van de toe- en afrit. Aan de oostzijde volgen de toe- en afrit de bestaande ligging en worden deze aangepast aan de verbreding van de A28.

Voor aansluiting 9 Nijkerk geldt dat de zuidelijke toe- en afrit qua vormgeving niet worden gewijzigd en worden aangepast aan de verbreding van de A28.

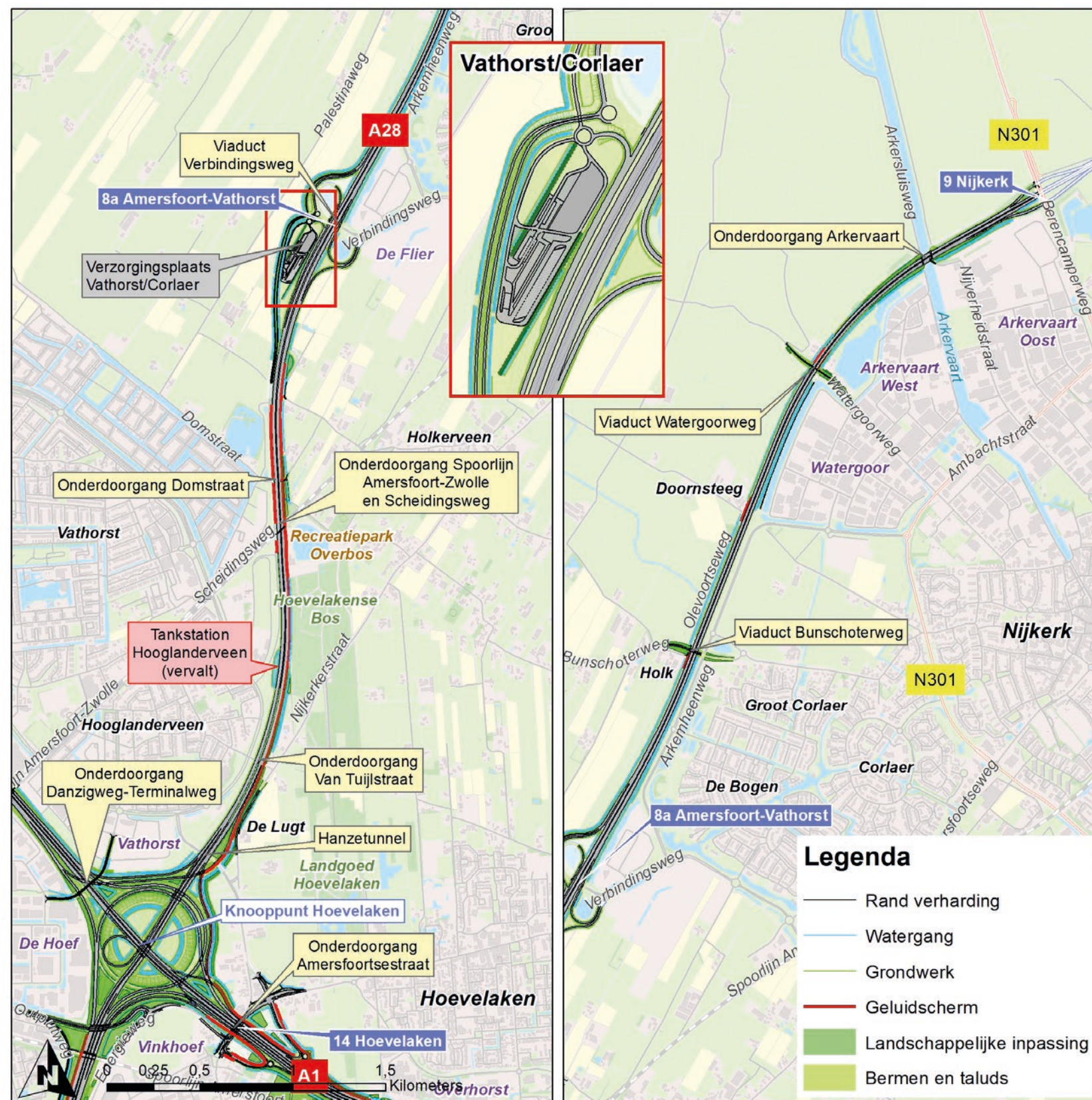
### Toekomstige kunstwerken

Op het deel van de A28-Noord dat verbreed wordt naar 2x3 rijstroken, wordt bij de aanleg van kunstwerken rekening gehouden worden met een toekomstige verbreding. Dit geldt voor de viaducten waarmee de Bunschoterweg en de Watergoorweg de A28 kruisen. Onder de viaducten moet voldoende ruimte zijn voor een eventuele toekomstige verbreding naar 2x4 rijstroken. Ook bij de brug waarmee de A28 de Arkervaart kruist, wordt in het OTB-ontwerp rekening gehouden met een eventuele verbreding naar 2x4 rijstroken.

### Verzorgingsplaats Vathorst/Corlaer

Binnen het wegvak A28-Noord ligt in de huidige situatie het tankstation Hooglanderveen.

In het OTB-ontwerp komt dit tankstation te vervallen en wordt het vervangen door de nieuw te realiseren verzorgingsplaats Vathorst/Corlaer. Deze verzorgingsplaats ligt in het OTB-ontwerp bij de aansluiting 8a Amersfoort-Vathorst.



▲ Afbeelding 2.7: Wegontwerp, deel A28-Noord







aaneengesloten stedelijk front krijgt aan de A28-Noord.

10. Herontwikkeling Bijenvlucht in Hoevelaken (A1-Oost). Het betreft de realisatie van 66 woningen op het bedrijventerrein Horstbeek ter vervanging van in verval geraakte bedrijfspanden.
11. Herontwikkeling Euretco-terrein (A1-Oost). Op het bedrijventerrein Overhorst in Hoevelaken ligt het Euretco-terrein. De gemeente Nijkerk stelt waarschijnlijk in 2019 een bestemmingsplan op om dit terrein te herontwikkelen tot een kantoor- en woningbouwlocatie. Dit plan gaat uit van de bouw van ongeveer 160 woningen. Langs de A1 komt een vervangend kleiner kantoor voor het bedrijf Euretco. Omdat er nog geen vastgesteld bestemmingsplan is voor deze ontwikkeling, is deze niet meegenomen in de onderzoeken.

#### Gemeente Amersfoort

12. Ontwikkeling bedrijventerrein De Wieken Noord (Vinkenhoef) in Amersfoort (A1-Oost/A28-Zuid). In de oksel van het knooppunt tussen de A1-Oost en de A28-Zuid is dit bedrijventerrein met een oppervlakte van circa 11,5 hectare voorzien. Voor deze ontwikkeling is nog geen bestemmingsplan vastgesteld, maar er is in april 2017 wel een voorbereidingsbesluit vastgesteld door de gemeenteraad. Op 31 mei 2018 is een nieuw voorbereidingsbesluit in werking getreden.
13. Ontwikkeling bedrijventerrein aan de A1 (Vathorst). Betreft de bouw van diverse bedrijfspanden in een groene geluidwal (wal met daarop een groen begroeid scherm). Deze ontwikkeling is opgenomen in het bestemmingsplan Bedrijventerreinen e.o. en snelwegen (2014). Dit zal een voortzetting van het bestaande beeld van bedrijven in een groene wal zijn, aansluitend op de IKEA.
14. Woon- en werkzone Bloedaal in Amersfoort (A28-Zuid). Het betreft de realisatie van circa 20 woningen ten zuiden van de Hogeweg. Het bestemmingsplan is in 2014 vastgesteld. Het beeld vanaf de snelweg verandert niet, wel wordt de gemengde functie van de Hogeweg versterkt wat relevant is voor de gebruikswaarde.
15. Ontwikkeling van Amersfoort De Hoef West in

Amersfoort, transformatie van bedrijventerrein naar woningbouw. Nabij de oksel van het knooppunt tussen de A1-Oost en de A28-Zuid. De Structuurvisie de Hoef West is 14-2-2017 door de raad vastgesteld. Het voorbereidingsbesluit is vastgesteld in januari 2018.

16. Ontwikkeling van 16 woningen op het terrein van de voormalige boerderij De Geer in de woonwijk Kattenbroek. Op 6 maart 2018 is het bestemmingsplan vastgesteld voor deze ontwikkeling. Omdat er ten tijde van de milieuonderzoeken nog geen vastgesteld bestemmingsplan was voor deze ontwikkeling, is deze niet meegenomen in de onderzoeken.

#### Gemeente Barneveld

17. Landgoed Westerveld (A1-West). Het betreft de realisatie van 4 woningen op landgoed Westerveld aan de Molweg. Op 20 december 2011 is het bestemmingsplan vastgesteld voor deze ontwikkeling. Het beeld vanaf de snelweg verandert hier niet, de beleving vanuit het landgoed kan wijzigen door het verdwijnen van de houtwal tussen A1 en spoor.

## 2.4 COMPENSERENDE EN MITIGERENDE MAATREGELEN

In de milieueffectrapportage zijn voor de verschillende milieuaspecten de effecten onderzocht van de wegverbreding en compenserende en mitigerende maatregelen benoemd. Deze zijn in het Landschapsplan verwerkt tot concrete inrichtingsvoorstellen. Daarbij is het de opgave compenserende en mitigerende maatregelen zo in te zetten dat zij elkaar versterken, dus bijvoorbeeld boscompensatie zo toe te passen dat het ecologische doelen ondersteunt en watercompensatie zo in te zetten dat zij het landschap versterkt.

In paragraaf 5.2 wordt voor de aspecten met ruimtelijke impact per thema ingegaan op de inpassing van de maatregelen. Voor de motivatie van de maatregelen wordt verwezen naar de milieueffectrapportage.

De thema's van compenserende en mitigerende maatregelen met ruimtelijke impact zijn:

- Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit
- Ecologie
- Water
- Geluid

- Sociale aspecten
- Maatregelen ruimtegebruik

## 2.5 WETTELIJK- EN BELEIDSKADER

Hierna volgt een beknopte beschrijving van het vigerend wettelijk- en beleidskader, met relevantie voor het opstellen van het Landschapsplan. Voor een volledig overzicht verwijzen we naar het document 'MER A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, Deelrapport Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit'.

De conclusie vanuit het beleid en de wet- en regelgeving is dat de volgende aspecten het meest belangrijk zijn voor de inpassing van de A28/ A1:

- Diversiteit in landschapstypen behouden en versterken.
- Nationaal Landschap Arkemheen -Eemland: Behouden en versterken van de kernkwaliteiten: Openheid, slagenverkaveling, veenweidekarakter en Grebbelinie.
- Gelderse Vallei: Behouden en versterken van de kernkwaliteiten: kleinschaligheid, stelsel van beken, griften en kanalen en Grebbelinie.
- Utrechtse Heuvelrug: behouden en versterken van de kernkwaliteiten: reliëfbeleving.
- Beken, Griften en kanalen: behoud en versterken van de doorgaande blauw/groene structuren van de beken, griften en kanalen. Valleikanaal, Barneveldse beek, Esveldbeek, Heiligenbergerbeek, Hoevelakense beek, Eemkanaal.
- Grebbelinie: behouden, herstellen en zichtbaar maken van het Militair erfgoed als samenhangend verdedigingsstelsel.
- Buitenplaatsen: de waarden van de Rijksmonumenten landgoed Hoevelaken, buitenplaats Heiligenberg en Nimmerdor zoveel als mogelijk in tact houden, zonder bovenwettelijke maatregelen.
- De Schammer: de Schammer zo veel als mogelijk intact houden, zonder bovenwettelijke maatregelen.

#### Nationaal beleid

#### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bevat de visie van het Rijk op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimte, milieu en leefbaarheid. Voor landschap en cultuurhistorie is Nationaal Belang 10 relevant: ruimte voor behoud en versterking van (inter-)nationale unieke cultuurhistorische



en natuurlijke kwaliteiten. Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten zijn twintig 'Nationale Landschappen' aangewezen. Er is geen specifiek nationaal ruimtelijk beleid voor de Nationale Landschappen. Arkemheen-Eemland is een Nationaal Landschap (zie verder bij beleid provincie).

#### **Erfgoedwet (2016) Vervangt een onderdeel van de voormalige Monumentenwet (1988)**

Vanaf 1 juli 2016 geldt de nieuwe Erfgoedwet die bestaande wet- en regelgeving op het gebied van cultureel erfgoed samenvoegt. In de Erfgoedwet wordt vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Roerend cultureel erfgoed (rijksmonumenten) maakt onderdeel uit van de Erfgoedwet. Binnen het plangebied bevinden zich enkele rijksmonumenten waaronder enkele landgoederen en de Grebbelinie.

#### **Wet natuurbescherming (2017)**

Het wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, zoals neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet, is vervangen door de Natuurbeschermingswet (01-01-2017). De Samenwerkingsovereenkomst LNV en V&W (1995), die tot voorheen voor Rijkswaterstaat de boswet verving, is vervangen door een nieuwe ontheffing december 2016. De wet geldt voor houtopstanden buiten de bij besluit van de gemeenteraad vastgestelde grenzen van de bebouwde kom).

Voor Rijkswaterstaat geldt een 'Ontheffing Houtopstanden Rijkswaterstaat'.

Voor Rijkswaterstaat mag gevelde houtopstand herplanten op andere grond dan waarop de gevelde houtopstand zich bevond. De herbepanting geschiedt door op bosbouwkundige verantwoorde wijze een ten minste gelijke oppervlakte te realiseren. Ook is een aangepaste termijn voor het realiseren van de compensatie geregeld.

Provinciaal beleid

#### **Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Utrecht 2013-2028 (2013)**

Bevat artikelen over bescherming van aardkundige waarden, veiligstellen van/eisen stellen aan Cultuurhistorische

Hoofdstructuur en bescherming van Waterlinies. Het beleid uit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie wordt op de hoofdlijnen juridisch vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. **Cultuurhistorische Atlas van de Provincie Utrecht (CHAT)**

De digitale Cultuurhistorische Atlas van de Provincie Utrecht (CHAT) presenteert de cultuurhistorische kenmerken en waarden. Relevante aspecten zijn:

- Monumenten.
- Landgoederen en Rijksbeschermd buitenplaatsen.
- Militair erfgoed. Hiertoe behoort de Grebbelinie.

#### **Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 Provincie Utrecht (Herijking 2016)**

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 Provincie Utrecht is een uitwerking van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. Binnen het onderzoeksgebied van de A28 Utrecht - Amersfoort zijn enkele Aardkundige waarden aanwezig. Het plangebied doorsnijdt 'Archeologie' en 'Militair erfgoed'; de Grebbelinie. De gebieden 'Eemland', 'Gelderse Vallei' en 'Utrechtse Heuvelrug' zijn als waardevol landschap aangewezen. In de verordening is vastgelegd dat een ruimtelijk plan geen nieuwe bestemmingen en regels bevat die leiden tot een onevenredige aantasting van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten. Zowel in de Provinciale Verordening (PRV) als de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Utrecht (PRS) wordt voor een uitgebreidere beschrijving van alle cultuurhistorische waarden verwezen naar de 'kwaliteitsgidsen' van de provincie Utrecht.

#### **Kwaliteitsgidsen (Provincie Utrecht, 2009)**

In de Koepelkatern kwaliteitsgids zijn binnen (en door) provincie Utrecht alle gegevens over de landschappen -beschrijving, geschiedenis, bodem, ontwikkelmogelijkheden etc. opgenomen, met als doel de belangrijkste kwaliteiten te beschermen en versterken. Hierin zijn binnen het plan- en onderzoeksgebied, de Gelderse Vallei, Utrechtse Heuvelrug, en Eemland afzonderlijke gebiedskaternen gemaakt.

Hieronder worden per landschap de ambitie ten aanzien van de kernkwaliteiten beschreven (uit PRS en PRV).

Eemland

Bij ontwikkelingen in het landschap van Eemland is het vooral

van belang dat de open ruimte behouden en versterkt wordt. Dit betekent behoud van een continue open ruimte langs de Eem, van Randmeer tot Amersfoort. Bij ontwikkelingen kan de openheid versterkt worden door verplaatsing van bebouwing, begroeiing of andere opgaande elementen. Binnen het plan- en onderzoeksgebied richt de provincie haar ambitie met betrekking tot de kernkwaliteiten van Eemland op:

- Versterken van de openheid: Een doorlopende open ruimte: het manifesteren van grootschalige infrastructuur (rijkswegen, provinciale wegen, spoorlijnen) als een gast in het landschap.
- Rijksweg A1: De rijksweg A1 als gast in het open gebied van Eemland. Bij ontwikkelingen verwijderen van beplantingen langs de A1 tussen Amersfoort en Baarn en het anders vormgeven van verzorgingsplekken langs dit gedeelte van de A1.

Landschap Gelderse Vallei

Bij ontwikkelingen in het landschap van de Gelderse Vallei is vooral van belang dat de kleinschaligheid, die dit landschap zo aantrekkelijk maakt, behouden wordt. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor het waarborgen, versterken en ontwikkelen van de contrasten in de te onderscheiden deelgebieden van de Gelderse Vallei. De Ambitie is gericht op de volgende, voor het project relevante onderdelen:

- Verdichten van het landschappelijke raamwerk:
  - o Accentueren van agrarische perceelsgrenzen door landschapselementen;
  - o Het van bomen voorzien van wegen;
  - o Intact houden van onregelmatige blokverkaveling.
- Het behouden van de verborgen structuren: Beken, kanalen en griften en de Grebbelinie.
- Bijzonder aandacht voor het stedelijk uitloopgebied van Amersfoort en Leusden in de oksel van de A28 en A1:
  - o Gebiedsontwikkelingen, waarin diverse functies gecombineerd ingepast worden (specifieke ontwerpogave).
  - o Recreatieve ontwikkelingen, verbreding van snelwegen, ontwikkeling van bedrijventerrein en nieuwe landgoederen moeten een plek vinden met behoud van de kenmerken van het gebied.
  - o Versterken van het landschappelijke raamwerk.

## Utrechtse Heuvelrug

Ambitie met betrekking tot de kernkwaliteiten van de Utrechtse Heuvelrug is het in stand houden van het reliëf en in stand houden van het samenhangend boscomplex. De ambitie is gericht op de volgende, voor het project relevante, relevante onderdelen:

- Reliëf en doorsteken - heuveltoppen en wegen. De ambitie is gericht op:
  - o Zichtbaarheid van het reliëf langs de wegen en op markante punten.
  - o Alleen verbreding van het profiel van de snelwegen als er een substantiële middenberm komt.

## Omgevingsvisie Gelderland (juli 2017)

Deze visie gaat over hoe de omgeving er in de toekomst uit moet zien. Binnen de Omgevingsvisie zijn twee hoofddoelen benoemd:

- Een duurzame economische structuur.
- Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

In de Omgevingsvisie is polder Arkemheen- Eempolder aangemerkt als Nationaal Landschap en Arkemheen als waardevol open gebied en als waardevol veengebied. De provincie wil de Kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen behouden, herstellen en versterken en de landschappelijke samenhang vergroten.

## Kernkwaliteiten Arkemheen - Eemland:

- Open weidevogelgebied van hoge kwaliteit.
- Nationaal Landschap Arkemheen.
- Zuiderzeedijk met dijkdoorbraken en buitendijkse gronden.
- Deels grillige, deels regelmatige, verkaveling met herkenbare oude veenontginningsrichting.
- Kronkelende sloten (voormalige kreken).
- Gebruik als grasland, hoog waterpeil.
- Oude hoeven op terpen aan de rand.

Het beleid is erop gericht op het handhaven van de openheid en leegte. Nationaal landschap Eemland-Arkemheen is aangewezen als aardkundig waardevol gebied en daardoor van

grote aardkundige betekenis omdat het een beeld geeft van de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied.

## Omgevingsverordening Gelderland (januari 2018)

De Omgevingsverordening Gelderland is een uitwerking van de Omgevingsvisie Gelderland. Relevant is Polder Arkemheen - Eemland die is aangeduid als 'Waardevol open gebied' en Nationaal Landschap. Voor Waardevol open gebied geldt dat hier geen nieuwe bestemming mogelijk is die de openheid van het waardevolle open gebied aantast.

In de digitale atlas van Gelderland staan de Eempolder en landgoed Hoevelaken specifiek benoemd als waarden. Om ontwikkelingen met kwaliteit te ondersteunen zijn de gebiedskwaliteiten in Gelderland opgenomen in een Gebiedenatlas. Hierin zijn als DNA het slotenpatroon van de polder, de Arkervaart en de historische dijk langs de Arkervaart opgenomen.

## Regionaal beleid

## Landschapsontwikkelingsplan Eemland (2006)

Het Landschapsontwikkelingsplan vormt het toetsingskader bij ontwikkelingen en mogelijke functiewijzigingen in het landschap voor de gemeenten Baarn, Bunschoten, Soest en Eemnes. Het zuidelijke gedeelte van Bunschoten raakt aan het plangebied, de A1-West. Hier geldt de strategie voor Open agrarisch slagenlandschap van de Eempolders.

## Landschapsontwikkelingsplan Gelderse Vallei (2005)

Het Landschapsontwikkelingsplan Gelderse Vallei is opgesteld door de gemeenten Amerongen, Barneveld, Leersum, Leusden, Maarn, Renswoude, Scherpenzeel en Woudenberg en vormt een toetsingskader bij ontwikkelingen en mogelijke functiewijzigingen in het landschap.

De belangrijkste dragers zijn de beken, de wegen, het Valleikanaal en de Grebbelinie. Deze structuren moeten versterkt worden tot landschappelijke dragers en zo een koppeling vormen tussen de diverse landschappen.

Snelwegen als de A28 Utrecht - Amersfoort zijn belangrijke



> Afbeelding 2.9: Structuurvisie Amersfoort



interlokale verbindingen. Ze doorsnijden het gebied voornamelijk als autonome structuren. Door dit autonome karakter vormen zij veelal barrières.

Gemeentelijk beleid

#### Structuurvisie Amersfoort 2030 (2013)

In de Structuurvisie staat de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Amersfoort. Het scheidt een kwalitatief en strategisch kader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. In de structuurvisie zijn de ontwikkelingsprojecten opgenomen. Voor het project zijn twee projecten van belang: Eem- en Valleikanaal en A1/A28.

Het Valleikanaal en de Eem vormen twee belangrijke groen/blauwe structuren die de stad doorsnijden. Het beleid is erop gericht dat de Eem- en het Valleikanaal meer beleefbaar worden en meer gebruikswaarde krijgen. Langs het kanaal is een aantrekkelijk continue fiets- en wandelroute wenselijk.

De A1 en de A28 zijn steeds grote barrières tussen de stad en de aantrekkelijke landschappen in de omgeving. De Utrechtse Heuvelrug, de Gelderse Vallei, de Eemvallei en polder Arkemheen zijn eigenlijk alleen bereikbaar via fietstunnels en fietsbruggen onder en over de snelwegen. Bij de verbreding van de snelwegen zal daarom ingezet worden op de verbetering van de kruisende verbindingen voor fietsers en recreanten.

De Herinrichting van Knooppunt Hoevelaken wordt als kans gezien om deze opnieuw vorm te geven als visitekaartje van stad en regio. De landschappelijke inrichting van het Knooppunt kan refereren aan de aantrekkelijke landschappelijke ligging van Amersfoort.

#### Beleidsvisie Groenblauwe Structuur gemeente Amersfoort (2004)

Recreatieve groengebieden in de regio Amersfoort zijn de afgelopen jaren in het kader van de Groenblauwe structuur Amersfoort ontwikkeld of worden nog ontwikkeld. De visie geeft de gewenste ontwikkeling aan voor het groene en blauwe casco. Voor een totale, samenhangende groen-blauwe structuur moeten met name de onderlinge relaties tussen de drie landschappen Heuvelrug, Eemland en de Gelderse Vallei worden behouden en versterkt.

Specifiek voor de A28 Utrecht - Amersfoort worden de volgende ontwikkelingen en kruisende of aanliggende structuren benoemd:

- Het herkenbaar houden van landgoederen, linten en de Grebbelinie zijn voor de cultuurhistorie van belang.
- Het water als belangrijk drager van de groen-blauwe structuur in en buiten de stad versterken. Het gaat hier om de beken die aan de oostzijde de stad in komen en via het Valleikanaal en de stadsgrachten uitmonden in de Eem.
- In de globale Structuurvisie Randenbroek wordt gestreefd naar het herstellen van het beekdal van de Heiligenbergerbeek.
- Het ontwikkelen van ecologische verbindingzones Barneveldse beek, Valleikanaal, Eem, Heiligenbergerbeek.

Specifiek voor de A1 Bunschoten-Barneveld worden de volgende ontwikkelingen en kruisende of aanliggende structuren benoemd:

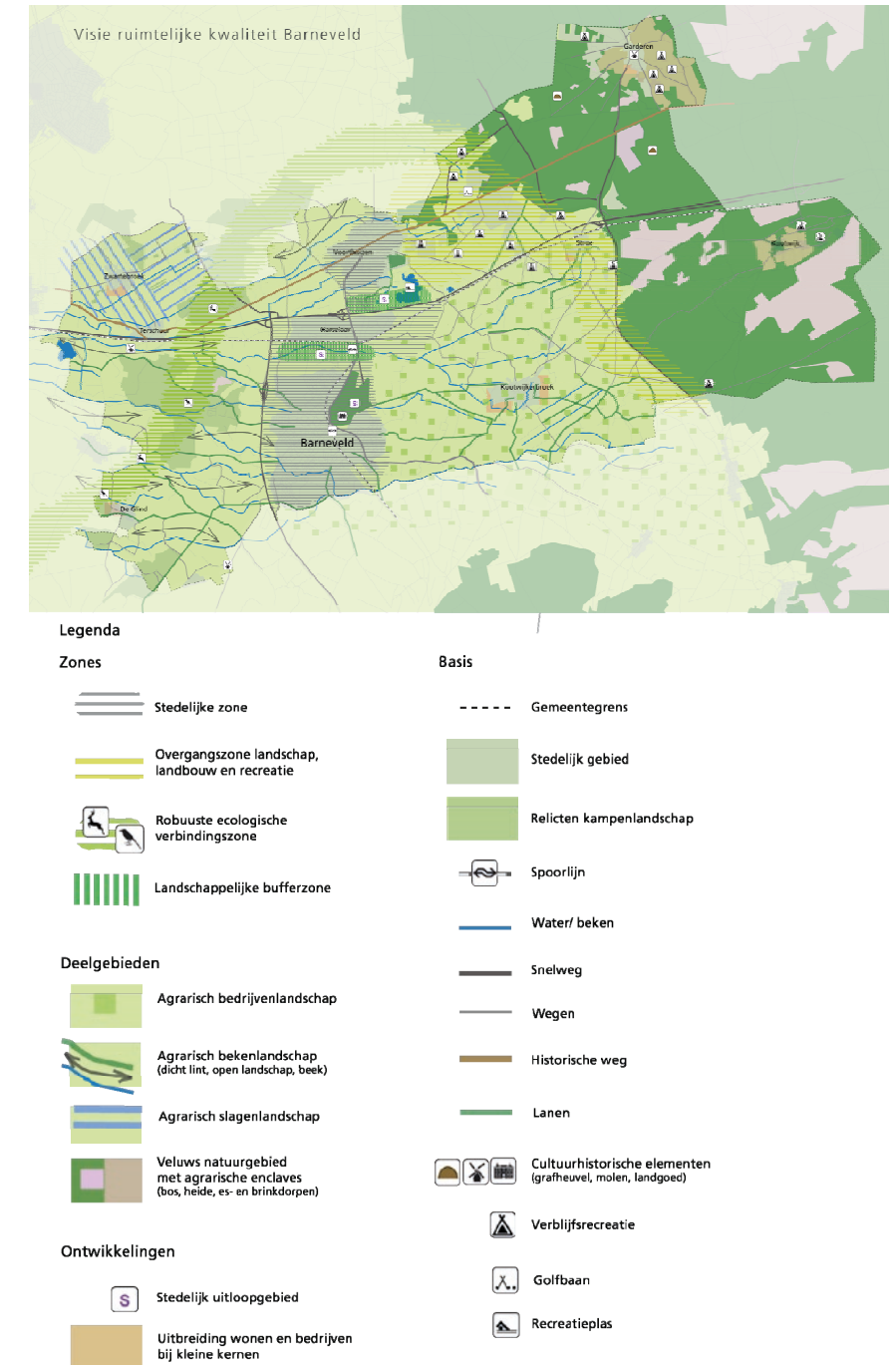
- Voor de opvang van recreanten en mede als verbindend element tussen het natuurgebied van de Wieken en het gebied ten noorden van de Laak, is een buffer gewenst tussen het Hoevelakense Bos en de stad.
- Ambitie om een alternatieve fietsroute voor de Nijkerkerstraat in dit gebied te verbinden met de routestructuren van Vathorst-Noord.

De Monumentale bomen die in eigendom zijn van de gemeente Amersfoort zijn opgenomen in 'Amersfoort in beeld'. Voor deze monumentale bomen kan geen kapvergunning worden verleend, behalve wanneer het college zwaarwegende redenen heeft om hiervan af te wijken.

#### Structuurvisie Barneveld Buitengebied (2011)

Beschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van Barneveld.

Het vormt tevens het toetsingskader bij ontwikkelingen en mogelijke functiewijzigingen in het landschap. Het beleid voor de A1 hoort tot het bestemmingsplan Buitengebied. Het gebied rond de A1 behoort tot het 'agrarisch bekenlandschap'. Beken vormen een belangrijke verbinding voor (natte) ecologische waarden. Het gaat hierbij niet alleen om de waterloop maar ook om de direct aanliggende gronden en beek begeleidende beplanting.



^ Afbeelding 2.10: Structuurvisie Buitengebied Barneveld



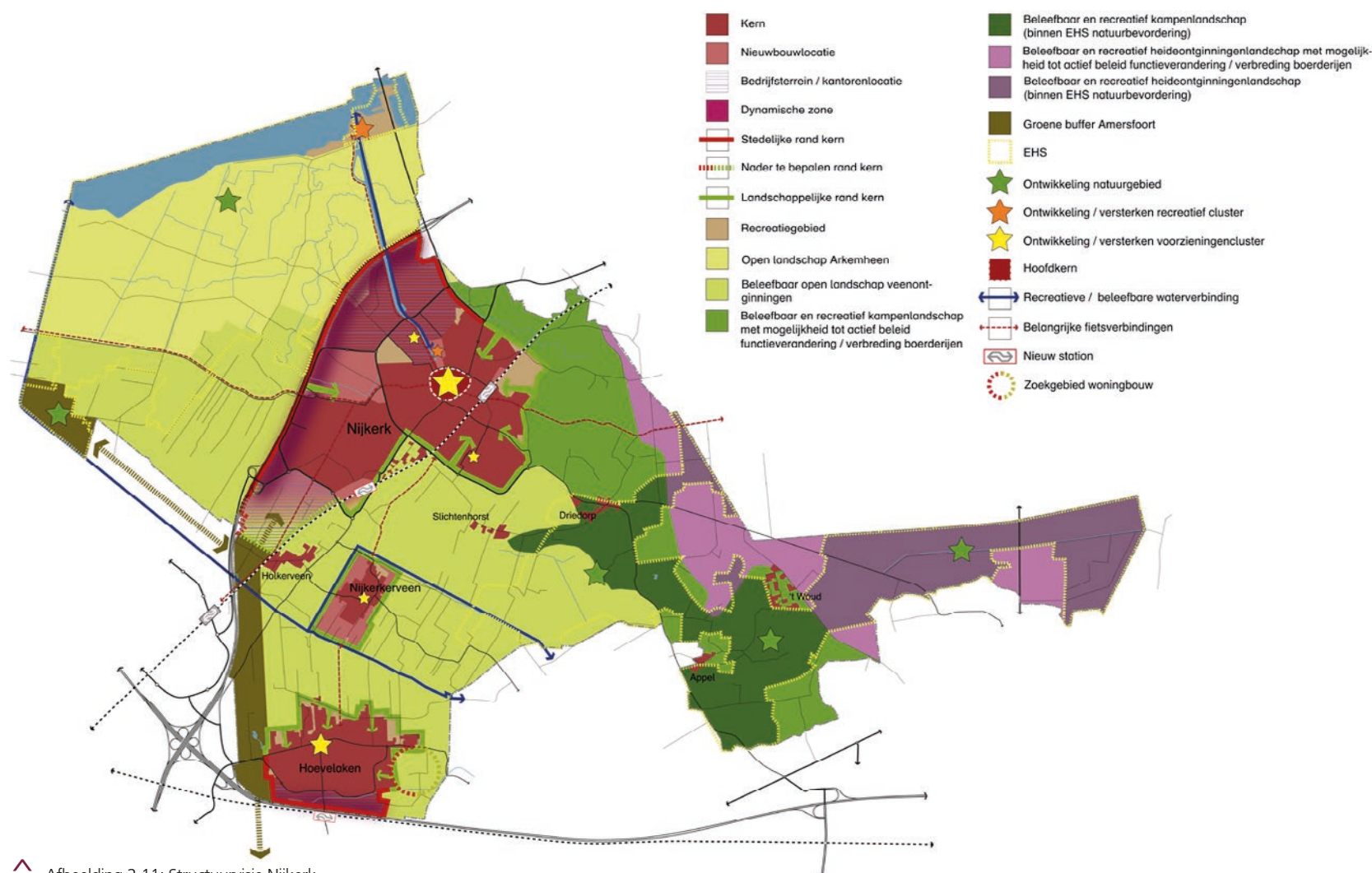
### Structuurvisie Nijkerk/Hoevelaken 2030 (2011)

De structuurvisie beschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van Nijkerk en Hoevelaken en vormt tevens toetsingskader bij ontwikkelingen en mogelijke functiewijzigingen in het landschap.

- Polderlandschap. De polder Arkemheen met haar extreme openheid en kenmerkende slagenverkaveling, deels veenweidegebied en voorzien van een cultuurhistorisch waardevol gemaal. Alle ontwikkelingen respecteren de verkaveling, de cultuurhistorie en de openheid van het gebied. Het gebied valt grotendeels onder bescherming van Europese regels (Natura 2000).
- Kampenlandschap. In het gebied bestaat het landschap uit onregelmatige blokvormig verkavelde percelen met houtwallen en heggen als afscheidingen. Het gemeentelijk beleid is gericht op het herstel van houtsingels en wallen, watergangen en bosjes en het behoud van de verkaveling. Een deel van het landschap maakt deel uit van de Robuuste Ecologische Verbindingszone tussen de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug.
- De landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het buitengebied, waaronder openheid, halfopenheid, aanwezige strokenverkaveling en microreliëf van de bodem, bodemschatten en de 'Oude Rijn' worden behouden.
- Realisatie van een groene bufferzone (waar landgoed Hoevelaken onderdeel van uit maakt) tussen nieuwbouw Amersfoort, gemeente Nijkerk en het buitengebied.
- Doornsteeg, inbreiding van circa 900 woningen. Streven is het Landschap van Arkemheen 'binnen te trekken' langs de beek Doornsteeg.
- Holk is aangewezen als aandachtsgebied op basis van landschappelijke kenmerken en wordt gekoesterd als belangrijk gebied waar met voorzichtigheid moet worden omgegaan.

### Algemene Plaatselijke Verordeningen (Amersfoort, Nijkerk, Barneveld) (APV)

In de APV's hebben gemeentes het beleid ten aanzien van kapvergunningen en compensatie vastgelegd in de Bomenverordening. De bomenverordening geldt alleen binnen het gebied aangewezen als 'bebouwde kom boswet'.



Afbeelding 2.11: Structuurvisie Nijkerk

## 2.6 KADERS

Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van Snelwegen: handreiking bij het herkennen van de kernkwaliteiten en de ruimtelijke inpassingsopgaven (Rijkswaterstaat, 2013)

Deze handreiking bevat uitgangspunten van Rijkswaterstaat met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit van snelwegen: visie en ontwerpprincipes, kernkwaliteiten per traject. Rijkswaterstaat stelt in zijn visie een herkenbaar en samenhangend netwerk centraal. Voor elke route worden specifiek kernkwaliteiten benoemd:

- A28: Noorddiagonaal
- A1: Grote Landschappenroute

Deze kernkwaliteiten worden nader beschreven in paragraaf 3.2.

### Dossier Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving (DRK&V) (2015)

Het Dossier is opgesteld met de regio en bestaat uit een inpassingsvisie, een kwaliteitskader (esthetisch programma van eisen) en een bijlage met factsheets behorende bij het kwaliteitskader eisen. Het document dient zowel als ontwerpkader en als toetskader voor Ruimtelijke kwaliteit. Het document is een belangrijk kader voor het Landschapsplan

en de vormgeving van de kunstwerken. De generieke inpassingsvisie is beschreven in hoofdstuk 4 van dit Landschapsplan.

Hieronder worden de voor het Landschapsplan relevante algemene kwaliteitseisen genoemd:

- Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient het wegbeeld geordend, rustig en continu te zijn.
- Bestaande functionele en ruimtelijke kwaliteiten mogen door de aanleg van nieuwe kunstwerken en de uitbreiding van bestaande kunstwerken niet verslechteren.
- Inpassingsmaatregelen die effecten voor de omgeving verzachten hebben prioriteit boven de maatregelen die het open zicht op de omgeving vanaf de weg dienen.
- De weg dient zo lang mogelijk met groen begeleid te worden; waar mogelijk open naar de landelijke en stedelijke omgeving.
- Het groene karakter dient zo veel mogelijk doorgetrokken te worden; de stad dient grotendeels schuil te blijven achter bos en groen begroeide schermen met uitzondering van de stedelijkheid van Amersfoort rondom het knooppunt.



Daarnaast zijn er eisen opgenomen met betrekking tot enkele specifieke locaties:

- Het Hoevelakense Bos dient zo min mogelijk te worden aangetast. Het is toegestaan om een grondwerende constructie toe te passen om de aantasting van het bos te minimaliseren. Deze grondkerende constructie dient een natuurlijke aansluiting met het bos te hebben.
- Behoud van de groenzone tussen spoor en A1-Oost: De ruimte tussen weg en spoor dient voorzien te zijn van gebiedseigen beplanting, tenzij ruimtelijk niet inpasbaar.
- De Schammer (A28-Zuid): Ligging grondwal en aanbrengen van beplanting op de grondwal, in stand houden van recreatieve verbindingen.
- Viaduct Zevenhuizerstraat (A1-West): behoud bomengroep in holte van de geluidwal Nieuwland.
- Geluidwal Nieuwland (A1-West): Het zicht op de omgeving en de snelweg vanaf het wandelpad op de wal mag niet verslechteren.

#### Landschapsplan Rijkswaterstaat Directie Utrecht; A1 Laren-Hoevelaken (2002)

De Eemvallei wordt gekenmerkt door weids uitzicht. Dit onbegrensde uitzicht dient gemaximaliseerd te worden en daarom dient opgaande beplanting grotendeels verwijderd te worden. Het verstedelijkt gebied Amersfoort wordt gekenmerkt door een geluidschermenlandschap. Waar ruimte in de berm het toelaat worden geluidwerende voorzieningen gecombineerd met structuurrijke beplanting met doorzichten op het achterliggende stedelijke landschap.

#### Landschapsplan Weg Aanpassingsbesluit (WAB) A28 Utrecht-Amersfoort (2012)

Het landschapsplan is een integraal plan voor de A28 tussen knooppunt Rijnsweerd en Hoevelaken en de A1 van knooppunt Hoevelaken tot afrit Hoevelaken. Het plangebied, 'A28-Zuid' maakt hier onderdeel van uit. Landschapsplan Rijkswaterstaat Directie Utrecht; A28 Utrecht - Amersfoort (2002) vormt de basis.

Het wegbeeld van het deel Utrechtse Heuvelrug is duidelijk en continu bosachtig en dient gehandhaafd of verder ontwikkeld te worden. Het uitzicht op het landelijke gebied vanaf het traject in het dekzand- en beekdallandschap ten oosten van Amersfoort dient gemaximaliseerd te worden. De kruising van beken en beekdalen moet hier beter erfahrbaar gemaakt worden. Meer eenheid in het wegbeeld kan gecreëerd worden door de verschillende geluidschermen te vervangen door schermen uit een eenduidig en samenhangend systeem.

## 2.7 OMGEVINGSPROCES EN Q-TEAM

De omgeving is van relevante invloed op de ontwikkeling en inpassing van de A28/A1 Knooppunt Hoevelaken.

In 2008 is de planstudie voor de A28/A1 knooppunt Hoevelaken gestart. Tijdens de 1e fase van de planstudie zijn vier hoofdalternatieven met elkaar vergeleken. Op basis van deze vergelijking is eind 2009 het voorkeursalternatief voor knooppunt Hoevelaken vastgesteld. Begin 2011 bleek dat er onvoldoende budget beschikbaar was om het voorkeursalternatief aan te leggen. Door rijk en regio is daarom besloten om in te zetten op een vroege marktbenadering, met als doel om met behulp van de markt een optimale benutting van het beschikbare budget te verwezenlijken. Bestuurlijke afspraken over de vroege marktbenadering zijn vastgelegd in een tweetal bestuursovereenkomsten (BOK) in 2012 en 2013. In BOK 2 is een minimale basisscope voor het project beschreven die invulling geeft aan de doelstellingen voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarnaast zijn in BOK 2 wensen vanuit rijk en regio opgenomen om invulling te geven aan de tweede doelstelling; het verbeteren van de leefbaarheid door een zo goed mogelijke inpassing.

Op basis van de basisscope en wensen vanuit rijk en regio, hebben verschillende marktpartijen in 2014 gewerkt aan het opstellen van een aanbiedingsontwerp. In de zomer van 2015 is het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken gegund aan de Combinatie A1|28. Na gunning is het aanbiedingsontwerp gepresenteerd en doorgesproken met Rijkswaterstaat, de bestuurlijke omgeving (gemeenten, provincies en het waterschap) en de niet bestuurlijke omgeving (bewoners, bedrijven en belangenorganisaties). Op basis van de resultaten van deze participatieronde is in 2016 is het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Op het vergroten van de groenzone Schuilenburg na, zijn alle bestuurlijke wensen uit het BOK 2 opgenomen in het uitgewerkte voorkeursalternatief.

Tijdens het opstellen van het Landschapsplan heeft specifiek afstemming plaatsgevonden met stakeholders rondom recreatiegebied de Schammer en de landgoederen Nimmerdor, Heiligenberg en het Hoevelakense Bos. Over Rijksmonumenten is overleg geweest met de RCE.

Via het overlegproces met Bestuurlijk Omgeving is afgestemd met gemeente Nijkerk, gemeente Amersfoort, gemeente Barneveld, gemeente Bunschoten en gemeente Leusden. Ook is Waterschap Vallei en Veluwe hierin betrokken, waarin ook de

raakvlakken met ruimtelijke ontwikkelingen grenzend aan het project afgestemd zijn.

Voor het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is een Q-team ingesteld. Het Q-team heeft in thematische overleggen geadviseerd over het Landschapsplan en de vormgeving van de kunstwerken. Het Q-team is samengesteld uit een vertegenwoordiger van de Rijksadviseur Infrastructuur, een vertegenwoordiger namens de provincies en een vertegenwoordiger namens de gemeenten.

## 2.8 TECHNISCHE RANDVOORWAARDEN

### Ondergrondse infrastructuur

Bestaande en te verleggen kabels en leidingen vormen randvoorwaarden voor het Landschapsplan. De ligging van belangrijke waterleidingen en gasleidingen zijn maatgevend voor de inpassing van nieuwe bomen en beplanting.

### Wegontwerp

Het wegontwerp dient te voldoen aan de NOA: Nederlandse Ontwerprichtlijn Autosnelwegen. In de NOA is een aantal normen maatgevend voor de inpassing van nieuwe beplanting.

- **Obstakelvrije zone:** Bij een ontwerpsnelheid van 120km/uur dient er 13 meter uit binnenkant kantstreep vrij te zijn van obstakels en bij een ontwerpsnelheid van 100km/uur dient er 10 meter uit de binnenkant kantstreep vrij te zijn van obstakels, tenzij er een geleiderail wordt toegepast.
- **Bij toepassing van een geleiderail** dient 1 meter achter de geleiderail vrij te zijn als uitbuigruimte.
- **Zichtlijnen:** in bochten en ter plaatse van kruispunten moeten bepaalde zichtlijnen vrijgehouden worden in verband met verkeersveiligheid. Dit speelt bijvoorbeeld bij verbindingbogen, afritten en toeritten, om te voorkomen dat er op een file ingereden wordt. Ook zijn zichtlijnen belangrijk bij toeritten om veilig in te kunnen voegen.

### Beheer en onderhoud

Voor watergangen die in beheer zijn van Rijkswaterstaat geldt een onderhoudsstrook van 5 meter breedte. Een talud van minimaal 1:3 kan ook als onderhoudsstrook dienen. Belangrijke voorwaarden bij beplanting zijn bereikbaarheid, toegankelijkheid en onderhoudbaarheid, conform de Leidraad Beheer Groenvoorzieningen 2013 (RWS). Hier is geen vaste maat voor.



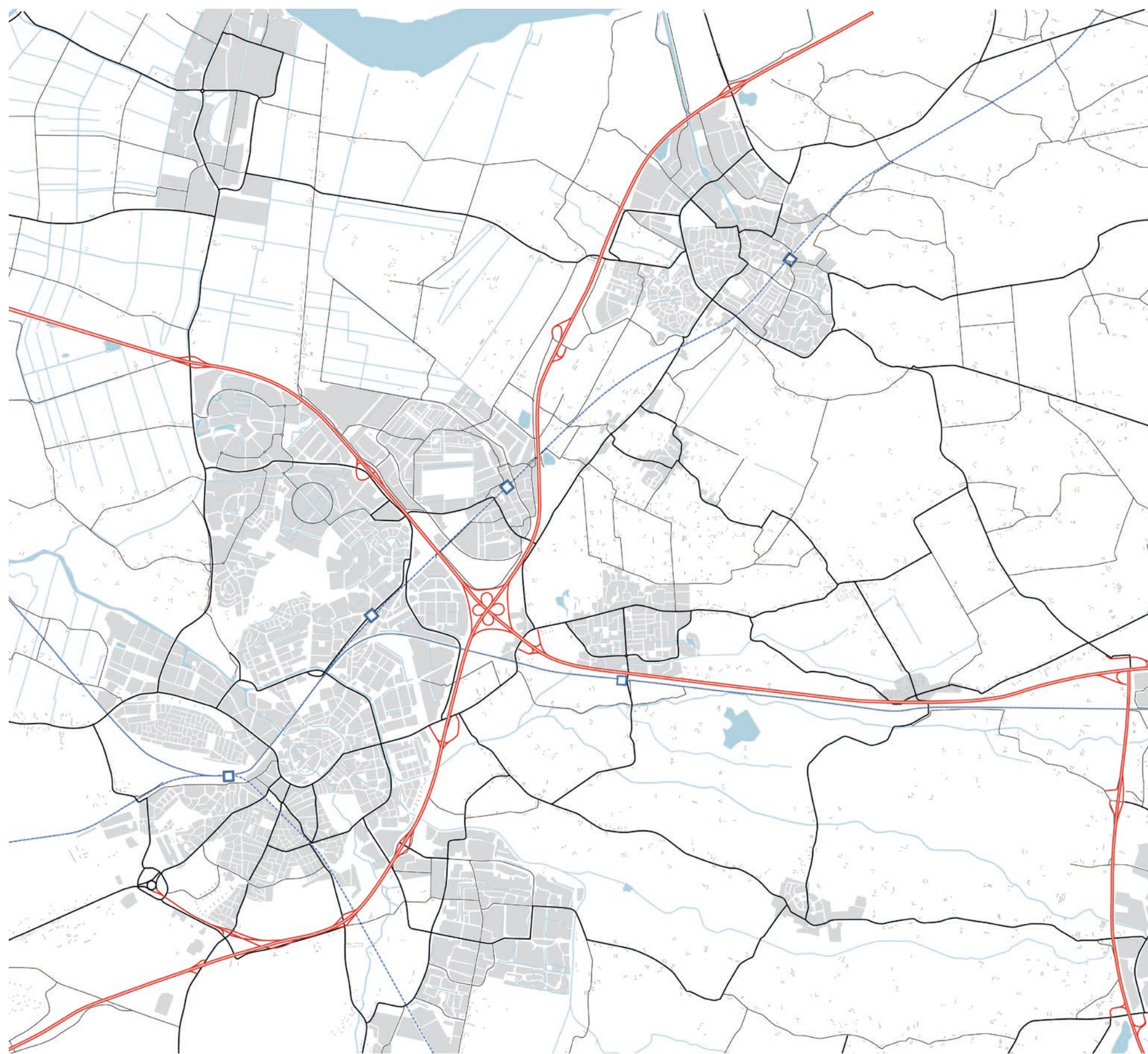













# 3. Huidige situatie





- NETWERKEN
-  snelweg
  -  onderliggend wegennet - primair
  -  onderliggend wegennet - secundair
  -  spoor
  -  treinstation
- ONDERGROND
-  beken
  -  bebouwing

^ Afbeelding 3.1: Themakaart netwerk



# 3. HUIDIGE RUIMTELIJKE SITUATIE

## 3.1 KORTE BESCHRIJVING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied bestaat uit Knooppunt Hoevelaken met de toeleidende wegvakken A1-Oost (Barneveld), A1-West (Bunschoten), A28-Zuid (Leusden-Zuid) en A28-Noord (Nijkerk). Landschappelijk kenmerkt het projectgebied zich door het stedelijk gebied van Amersfoort op de overgang van Utrechtse Heuvelrug, open weidegebied van Arkemheen-Eemland en het agrarische gebied van de Gelderse Vallei.

## 3.2 ANALYSE VAN HET NETWERK

Knooppunt Hoevelaken vormt het hart van de oost-west en noord-zuid verbindingen in het Nederlandse snelwegennetwerk. De A1 van Amsterdam naar de Duitse grens kruist hier met de A28, die met de A27 vanaf de Belgische grens bij Utrecht overgaat in de A28 tot aan Groningen. Het station Amersfoort vormt het centrale punt voor de spoorlijnen Amsterdam-Utrecht-Groningen. Provinciale wegen verbinden Amersfoort met de dorpen rondom Amersfoort: Bunschoten, Nijkerk, Hoevelaken en Leusden. Hierna volgt een beschrijving van de snelwegen op routeniveau, waarna ingezoomd wordt op trajectniveau binnen het plangebied.



## A1 vanaf Barneveld tot Bunschoten



1> besloten wegbeeld door beplanting rechts en links, achter Palmpol



2> asymmetrisch wegbeeld met geluidscherm en beplanting



3> halfopen, met doorzicht naar kampenlandschap dmv coulissen



4> bedrijventerrein Horstbeek op zichtlocatie aan de weg



5> stedelijk beeld door meerdere parallelbanen en bedrijven in grondwal



6> asymmetrisch beeld met grondwal en bomenrij



7> stedelijke rand Calveen met sportvelden rechts



8> groen wegbeeld in stedelijk gebied door grondwal en beplanting



9> || openheid van Eemland met stadsrand Amersfoort als grondwal

^ Afbeelding 3.2: A1 Barneveld-Bunschoten, beeld vanaf de weg



## WEGBEELDANALYSE A1 BARNEVELD-BUNSCHOTEN

Nationaal netwerk

### A1 route

De route A1 is letterlijk een dwarsdoorsnede van Nederland. Een groots ontworpen snelweg met lange karakteristieke trajecten, die door bijzondere landschappen lopen. De weg is op veel plekken ontworpen met ruime buitenbermen en/of middenbermen, met name tussen Barneveld en Azelo. Deze bieden de ruimte om de weg zorgvuldig in te passen in de landschappen. Er is veel zicht op de omgeving met een aantal markante oriëntatiepunten. Door de groene afscherming met grondwallen, beplante taluds en groene geluidschermen is het zicht op de steden beperkt. Hierdoor blijft het landschappelijke karakter van de route behouden.

Kernkwaliteiten route en omgeving:

- Aantrekkelijke afwisseling van grote landschappen met een uitgesproken kwaliteit.
- Steden met een groen karakter naar de snelweg.
- Zorgvuldig getraceerd, vormgegeven en ingepast.
- Ruim dwarsprofiel met brede middenberm en zijbermen.

### A1 traject

A1-West (Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken)

De A1 ligt westelijk van aansluiting Bunschoten in het open landschap Arkemheen-Eemland. Hier is de weg getraceerd in de verkavelingsrichting van het landschap. De open buitenbermen bieden spectaculaire vergezichten op het Eemland. De passage van Amersfoort is grotendeels ingepast met geluidwallen. Strategisch geplaatste bebouwing steekt boven de geluidwallen uit en geeft Amersfoort een eigen identiteit.

Kernkwaliteiten traject en omgeving:

- Steden afgeschermd met groene geluidschermen en geluidwallen.
- Afwisseling van ruime dwarsprofielen in het open landschap en een smal dwarsprofiel in het besloten landschap.
- Uniforme geluidwering per landschapstype versterkt de ruimtelijke samenhang.

A1-Oost (Knooppunt Hoevelaken – aansluiting A30 Barneveld)

De A1 ten oosten van knooppunt Hoevelaken ligt gebundeld met de spoorlijn van Amersfoort naar Apeldoorn en doorsnijdt het coulisselandschap van de Gelderse Vallei. Het kleinschalige landschap met dorpen, bedrijven, lintbebouwing, bomenrijen en boskamers is aan de noordzijde van de weg duidelijk zichtbaar. De zone tussen weg en spoor kent een wisselende breedte en is beplant met opgaande begroeiing. Door het ruime dwarsprofiel met obstakelvrije zijbermen heeft de weg een landschappelijk karakter.

Kernkwaliteiten traject en omgeving:

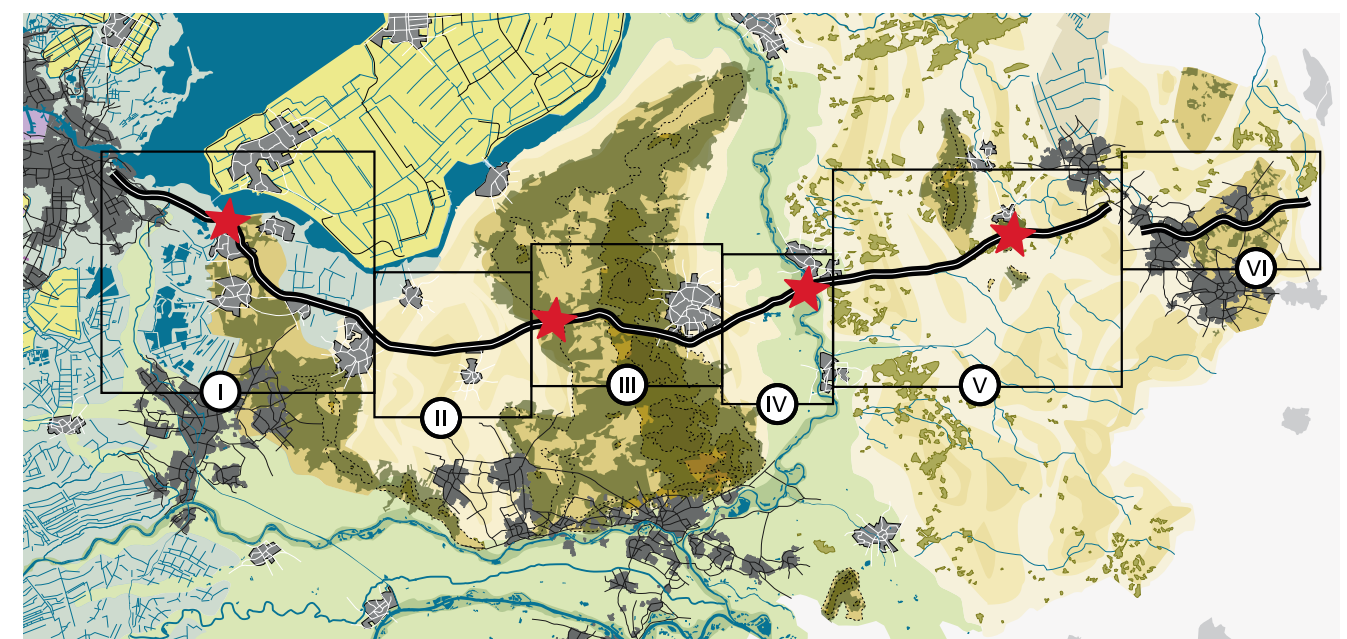
- Ruim dwarsprofiel met veelal brede obstakelvrije buitenbermen. Behalve ter plaatse van het spoor, hier is een geleiderail aanwezig.
- Bermen zijn, aansluitend op structuren in de omgeving, plaatselijk beplant met doorgaande singelbeplanting.

### Knooppunt Hoevelaken

Knooppunt Hoevelaken is een zogenaamde klaverblad. Het knooppunt is zwaar beplant, zowel een deel van de verbindingbogen als de binnenzijde van de klaverbladen. Bedrijvenlocaties profileren zich richting het knooppunt.

Kernkwaliteiten:

- Het klaverblad als zuiver vorm van een knooppunt.
- Beplanting zorgt voor geleiding van de automobilist.



^ Afbeelding 3.3: Kwaliteiten A1 (bron: Kijk op ruimtelijke kwaliteit snelwegen)



## A28 vanaf Utrechtse Heuvelrug tot Nijkerk



1> weg in het bos van Utrechtse Heuvelrug



2> kruising heiligenbergerbeekdal met geluidscherm langs stadsrand



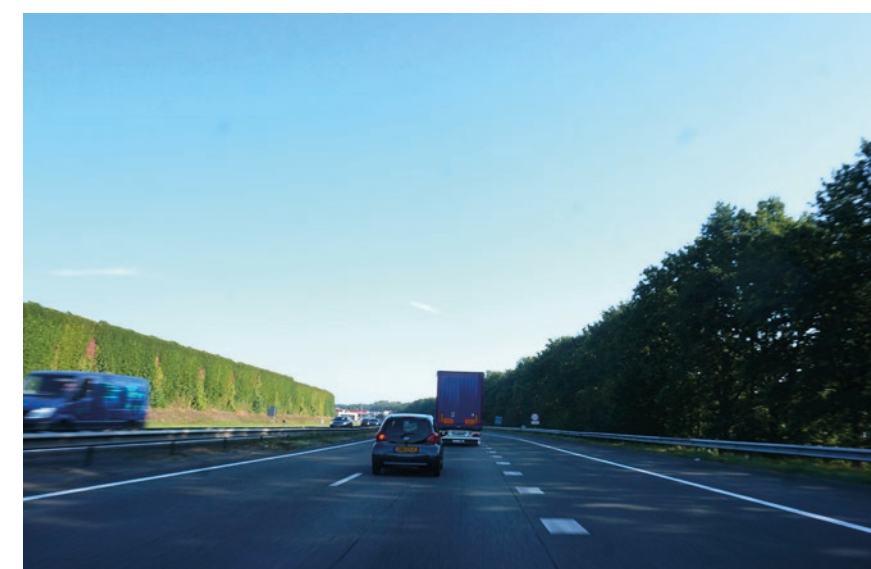
3> geluidscherm met transparante top en begeleidende bomenrij



4> geluidscherm langs stadsrand en zicht op bedrijventerrein de Wieken



5> aanloop naar knooppunt Hoevelaken, omsloten door beplanting



6> hoog begroeid geluidscherm met begeleidende bomenrij



7> hoevelakensebos met zicht op hoogbouw Buurtsdijk



8> Overgang naar openheid Arkemheen met begeleidende bomenrij in buitenbocht



9> || openheid Arkemheen, met zicht op beplante kruising bij Nijkerk

^ Afbeelding 3.4: A1 Utrechtse-Heuvelrug - Nijkerk, beeld vanaf de snelweg



## WEGBEELDANALYSE A28 LEUSDEN-NIJKERK

### A28 route

De A28 van Utrecht naar Groningen loopt door alle grote landschappen van Noordoost Nederland. Omdat de tracering en de inpassing van de weg steeds zijn aangepast aan de kwaliteiten van de omgeving heeft de A28 een gevarieerd karakter. Ieder traject kent een eigen kwaliteit. De scherpe overgangen tussen de landschappen versterken de ruimtelijke beleving van de afzonderlijke trajecten. Het is ook een route die verschillende middelgrote solitaire steden met elkaar verbindt. Het stadssilhouet is vaak duidelijk zichtbaar en toont het specifieke karakter van de verschillende steden.

Kernkwaliteiten route en omgeving:

- Dwarsdoorsnede van het gevarieerde Nederlandse landschap.
- Scherpe overgangen tussen landschappen.
- Korte en markante passages bij middelgrote steden met een eigen stadsgezicht.
- Afwisselend samenspel tussen tracering en hoogteligging van de weg.
- Prachtig ingepaste trajecten met riante dwarsprofielen.

### Ruimtelijke opgaven

- De A1 en A28 vormgeven als landschappelijke snelwegen (die ook in stedelijk gebied een groen karakter hebben).

### A28 traject

**A28-Zuid (Utrechtse Heuvelrug – Knooppunt Hoevelaken)**  
De weggebruiker ervaart het bosrijke en geaccidenteerd landschap, ondanks de hoge bevolkingsdichtheid in dit gebied. De weg is over een zeer grote lengte ingegraven. Hierdoor is er weinig zicht vanaf de snelweg. Zo wordt het specifieke karakter van de stuwwal versterkt. Amersfoort gaat schuil achter dichte beplanting en geluidwerende voorzieningen. Tussendoor zijn de landschappelijke structuren van de Gelderse Vallei zichtbaar.

Kernkwaliteiten traject en omgeving:

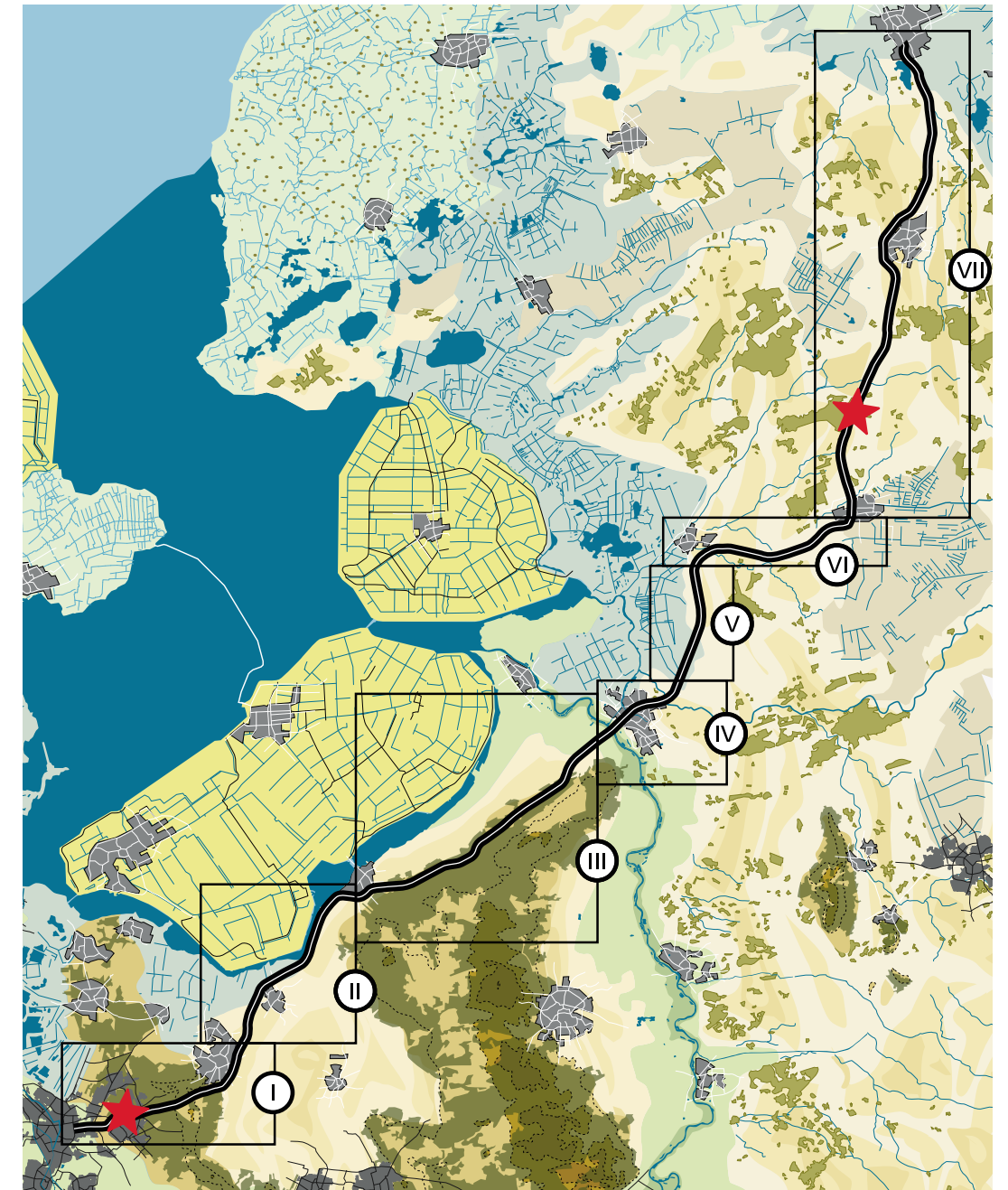
- Hoger gelegen zandlandschap met reliëf, heide en grote bossen. Aan de rand de overgang naar lager gelegen coulisselandschap met beken en landgoederen.
- Zeer lange ingraving in de Utrechtse Heuvelrug maakt de doorsnijding beleefbaar.

### A28-Noord (Knooppunt Hoevelaken – Nijkerk)

Dit traject ligt op de rand van de Gelderse Vallei en Arnhem-Eemland. Bebouwing Nijkerk- autonome ontwikkeling. Aan de oostkant van de weg liggen dorpen, boerderijen en boomsingels. Aan de westzijde ligt het extreem open veenweidegebied, zonder bebouwing en opgaande begroeiing. Amersfoort heeft, komend vanuit het noorden, een duidelijk herkenbaar silhouet door de torens van Vathorst.

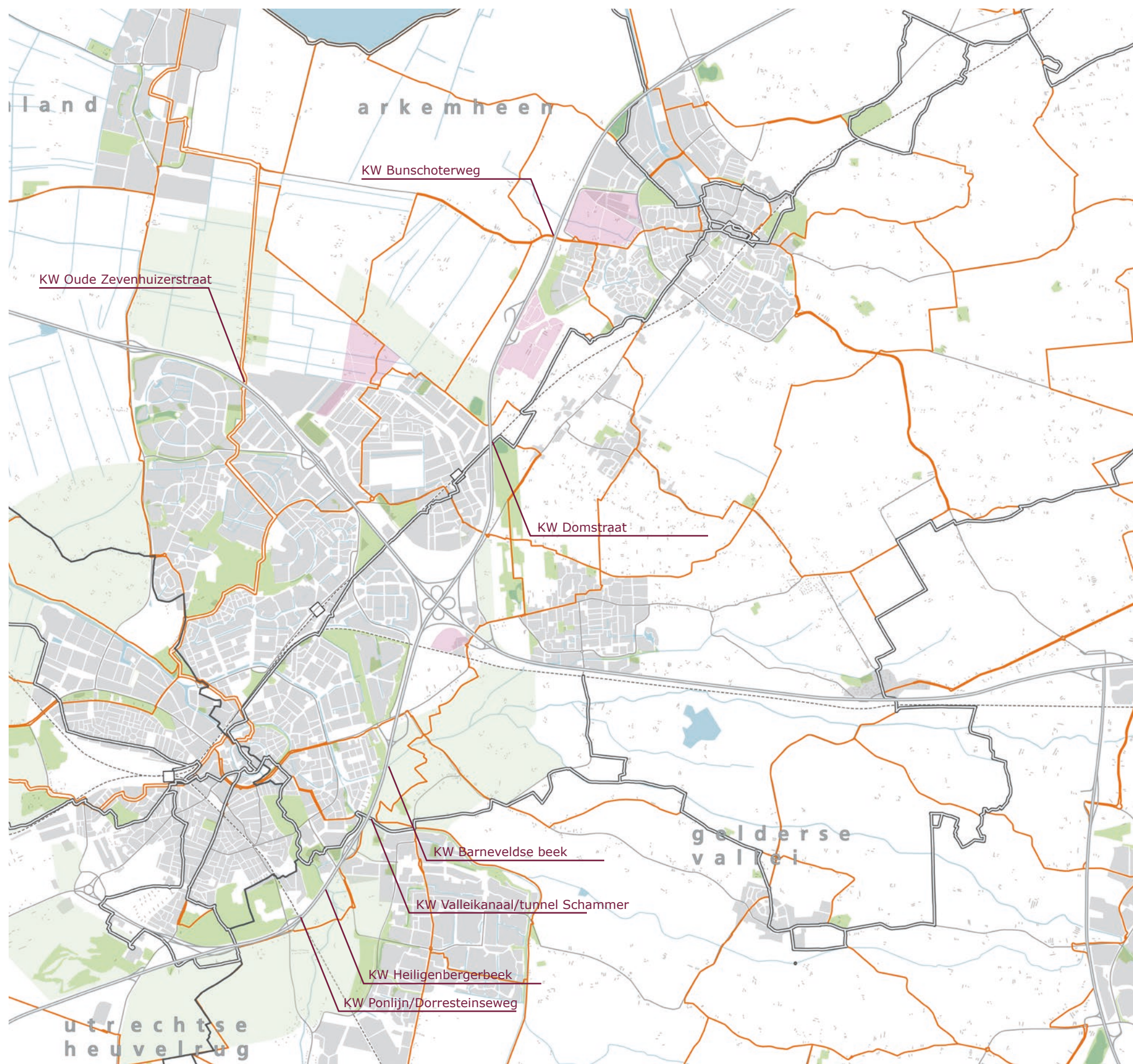
Kernkwaliteiten traject en omgeving:

- Aan de oostzijde coulisselandschap met kleine dorpen en landschapskamers.
- Aan de westzijde het extreem open Arnhem-Eemland en open water van de randmeren.
- Ligging op het maaiveld en ten noorden van het Hoevelakense Bos open obstakelvrije buitenbermen.



^ Afbeelding 3.5: Kijk op ruimtelijke kwaliteit snelwegen: A28





### LEGENDA

#### ANALYSE RECREATIEVE ROUTES

-  Landelijke fietsroute
-  Fietsknooppunten netwerk
-  Lange afstand wandelroute
-  Nationaal streekpad
-  Recreatie gebied
-  Recreatie zone
-  Toekomstige woon/werkgebieden

^ Afbeelding 3.6: Themakaart recreatief netwerk; de benoemde kunstwerken zijn afgebeeld en beschreven op de pagina hiernaast.



### Recreatief netwerk

Het plangebied heeft een dicht recreatief netwerk. Vanuit het centrum van Amersfoort leiden recreatieve routes naar het omliggende buitengebied. Deze volgen deels de groene wigen van Amersfoort. De beken vormen daarin de dragers en vormen een kernkwaliteit van het routenetwerk. Rondom Amersfoort ligt een ring van recreatiegebieden en recreatiezones. De snelwegen vormen een barrière tussen het stedelijk gebied van Amersfoort en het buitengebied. Dit is met name het geval bij de A28-Zuid, A28-Noord ter hoogte van Vathorst en A1-West. De verbindingen over en onder de snelweg door zijn van groot belang voor de beleving van de recreant. Amersfoort heeft de ambitie om recreatieve verbindingen toe te voegen bij de Barneveldse beek en de Heiligenbergerbeek en andere onderdoorgangen kwalitatief te verbeteren.

### Ruimtelijke opgaven

- De A1 en A28 vormgeven als landschappelijke snelwegen (die ook in stedelijk gebied een groen karakter hebben).
- Verbeteren (in kwantitatieve en kwalitatieve zin) van de recreatieve verbindingen over/onder de snelweg door.



^ A28-Zuid, KW Valleikanaal/Tunnel Schammer: een ruime en prettige verbinding tussen Amersfoort en recreatiegebied De Schammer, gebundeld aan het Valleikanaal. Bij verbreding van de snelweg moet het ruimtelijke beeld behouden blijven.



^ A28-Zuid, KW Oude Zevenhuizerstraat: de belangrijkste fietsverbinding tussen Nieuwland/Cattenbroek met Eemland.



^ A28-Zuid, KW Barneveldse beek: de beken vormen blauwgroene aders naar Amersfoort. Door de zeer lage wegligging is het moeilijk om een recreatieve onderdoorgang te realiseren naast de beken.



^ A28-Zuid, KW Heiligenbergerbeek: een caravanstalling (links), vuilafvanginstallatie en volkstuincomplex vormen een barrière voor een doorgaande route langs de Heiligenbergerbeek. De lage wegligging van de A28 vormt ook een barrière.



^ A28-Noord, KW Bunschoterweg: De viaducten over de A28 heen in combinatie met begeleidende boombeplantingen zorgen voor prettige kruisingen voor de recreant.



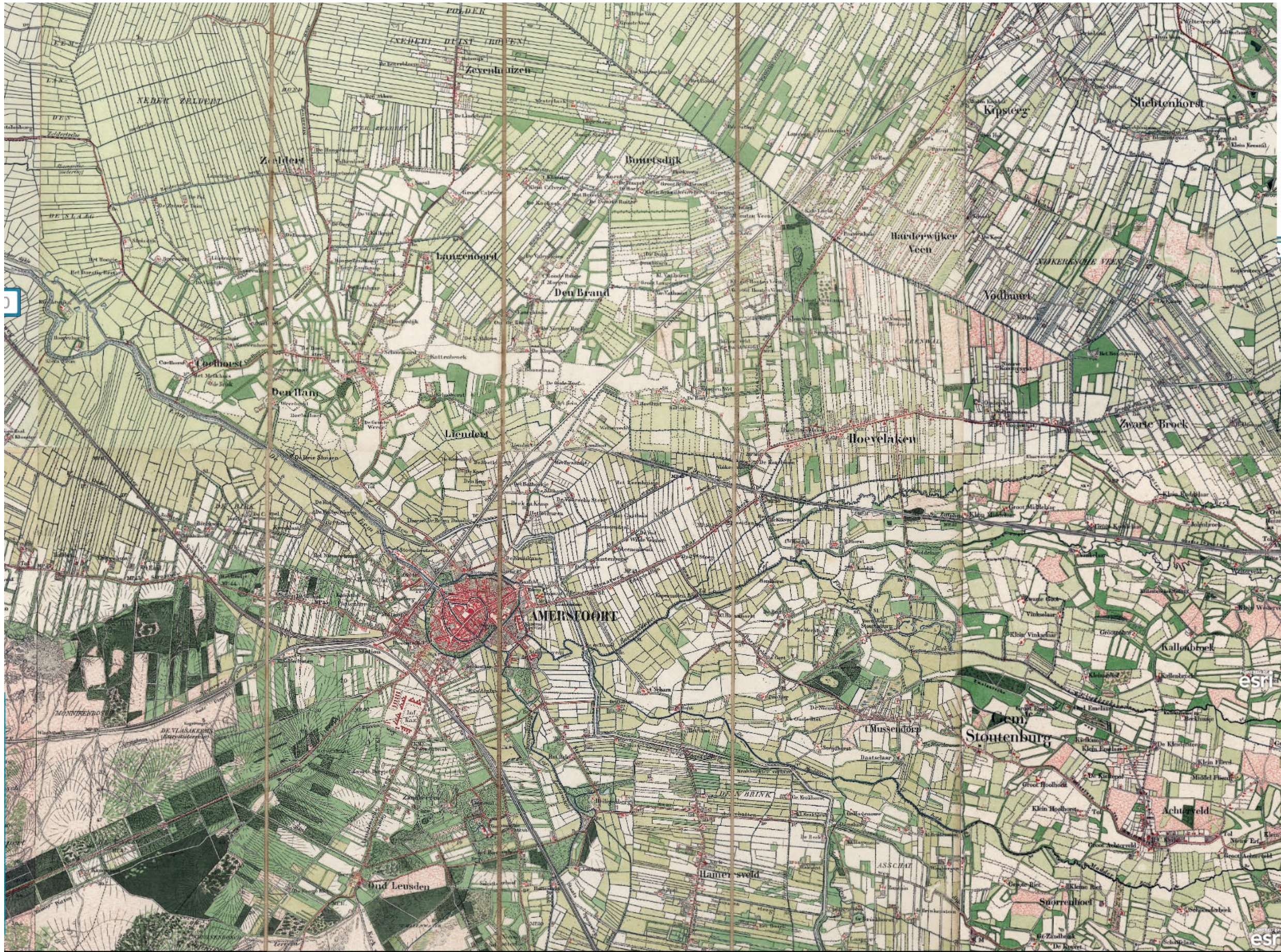
^ A28-Zuid, KW Ponlijn en Dorresteinseweg: In de huidige situatie is dit al een sociaal onveilig kunstwerk door de brede kolommen. Door de verbreding van de snelweg wordt de onderdoorgang nog langer.



^ A28-Noord, KW Domstraat: een belangrijke verbinding tussen Amersfoort-Noord en het landelijk gebied van Nijkerk. De onderdoorgang is hier al lang door de Verbindingsweg en A28. Ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk aandachtspunt.

^ Afbeelding 3.7: Beeldanalyse bestaande recreatieve kruisingen met de snelweg





^ Afbeelding 3.8: Historische kaart, situatie 1900



### 3.3 ANALYSE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUREN

#### Landschap

Het onderzoeksgebied bestaat uit drie landschappelijke hoofdeenheden: de besloten stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug, de van oorsprong kleinschalige dekzandvlakte van de Gelderse Vallei en het open veenlandschap van Arkemheen-Eemland. Knooppunt Hoevelaken bevindt zich op het snijpunt van de verschillende landschappelijke hoofdeenheden. Hierna volgt een korte beschrijving van de karakteristiek, waarna specifiek ingegaan wordt op de beleving van de snelweg vanuit de omgeving.

#### Transformatie landschap

Amersfoort is ontstaan op een strategische locatie op een uitloper van de Utrechtse Heuvelrug, waar beken samenkomen in de rivier de Eem. In de 19e eeuw werd Amersfoort ook voor spoorverbindingen een strategische locatie. In 1900 had Amersfoort nog een compacte binnenstad met een scherpe overgang naar het omliggende landschap. Begin 20e eeuw breidde Amersfoort uit met villawijken richting de Heuvelrug. Tussen 1950 en 1980 groeide Amersfoort met ringen bebouwing rondom de binnenstad en een groot industrieterrein aan de Eem. De aanleg van de snelwegen A28 en A1 in de jaren '60 en '70 zorgde voor nieuwe groei en natuurlijke begrenzing van de stedelijke uitbreiding van Amersfoort. Eind 20e eeuw zijn de grote Vinexlocaties Kattenbroek en Nieuwland gebouwd. Na 2000 maakte Amersfoort de sprong over de snelweg A1 met Vathorst en over de A28 met het bedrijventerrein De Wieken. Ook de omliggende dorpen Bunschoten, Nijkerk, Hoevelaken, Leusden en Barneveld zijn in de tweede helft van de 20e eeuw sterk gegroeid. Met name Nijkerk groeit nog steeds met nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen aan de A28. Met de grote stedelijke uitbreidingen is het belang van groene recreatiegebieden en goede verbindingen tussen stad en ommeland steeds belangrijker geworden. Het omringende landschap is door schaalvergroting in de landbouw in de 20e eeuw steeds opener geworden. Door recreatie- en natuurontwikkeling vindt er nu weer een verdichting plaats.



^ Utrechtse Heuvelrug



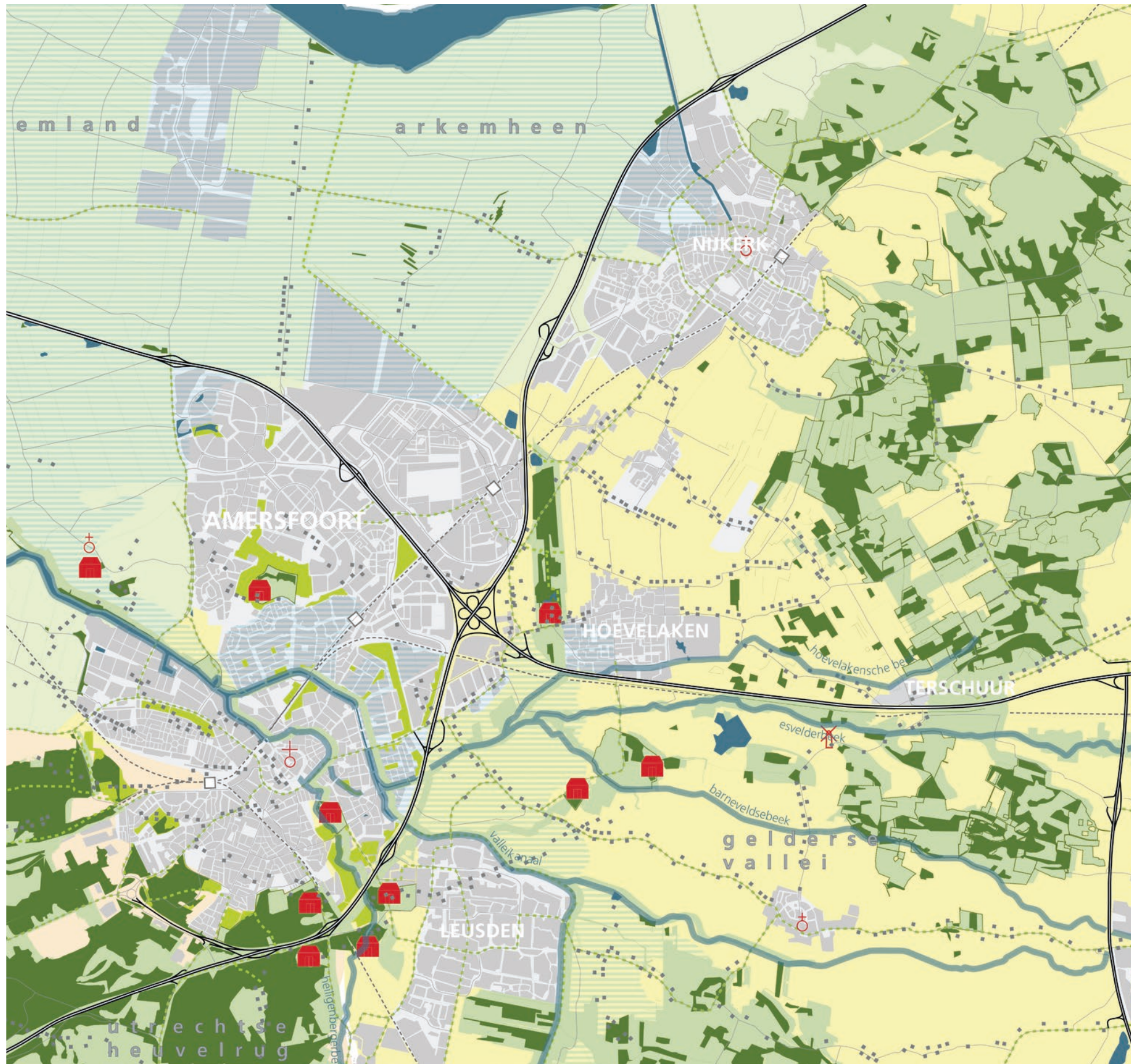
^ Gelderse Vallei



^ Arkemheen-Eemland

^ Afbeelding 3.9: landschappelijke hoofdeenheden





LEGENDA

LANDSCHAPPEN

- Gelderse vallei
- Utrechtse Heuvelrug
- Arkenheim - Eemland
- landgoederenzone
- landgoed
- bos
- stedelijk gebied
- beken
- binnenstedelijk groen
- grebbelinie
- waardevol bebouwingslint
- landhuis
- molen

^ Afbeelding 3.10: Themakaart landschap



### Knooppunt Hoevelaken

Knooppunt Hoevelaken ligt feitelijk in het kampenlandschap van de Gelderse Vallei. Momenteel heeft het knooppunt een sterk landschappelijke uitstraling, het is bosrijk met kleine waterbassins in de lussen. Deze inrichting past in het landschapsbeeld van het aansluitende kampenlandschap. Het is aan drie kanten omringd door bedrijventerreinen.

### A28 vanaf het knooppunt Hoevelaken tot aan Leusden

Aan de zuidzijde ligt de A28 op de Utrechtse Heuvelrug. De beslotenheid van de heuvelrijke bossen wordt afgewisseld door heidevelden, vennen en stuifzanden en de parkachtige aanleg van buitenplaatsen.

De A28 kruist aan de oostkant van Amersfoort drie beken die tezamen de Eem worden waaraan Amersfoort is ontstaan (Amersfoort = voorde of doorwaadbare plaats in de Eem). Ter hoogte van de aansluiting Leusden kruist ook de Grebbelinie de snelweg. De stad ligt hier dicht op de A28 aan met de forse woongebouwen van woonwijk Schuilenburg.

De A28-Zuid is in het zuidelijke deel ingesloten door het bos van de Utrechtse Heuvelrug en daardoor vanuit de omgeving nauwelijks waarneembaar. Het stedelijk gebied van Amersfoort wordt begrensd door bos, parken en groenzones met een geluidscherm langs de snelweg. Ook aan de Leusdense kant zijn bosgebieden. De Schammer wordt begrensd door een wal, waardoor de snelweg hier niet sterk waarneembaar is. In het beekdal van de Heiligenbergerbeek ligt de snelweg open en is vanaf het zuiden de snelweg waarneembaar.

### A28 vanaf het knooppunt Hoevelaken tot aan Nijkerk

De A28 vormt hier de scheiding tussen twee landschappen. Aan de westzijde van de A28 ligt het open veenlandschap van Arkemheen-Eemland. Dit is een eeuwenoud polderlandschap met eindeloze vergezichten en een belangrijke broed- en fourageerplaats voor weidevogels. Het Natura 2000 gebied Arkemheen is aangewezen voor twee soorten overwinterende vogels; de smient en kleine zwaan. Aan de oostzijde van de A28 ligt het kampenlandschap van de Gelderse Vallei.

Bij Hoevelaken en Nijkerk zijn het vooral de bedrijventerreinen die gericht zijn op de snelwegen. Door reeds aanwezige (geluid) wallen wordt de snelweg en het achterliggende polderlandschap vanuit Nijkerk afgeschermd.

### A1 vanaf het knooppunt Hoevelaken tot aan Barneveld

De A1 ten oosten van knooppunt Hoevelaken en het knooppunt zelf, liggen eveneens in het kampenlandschap van de Gelderse Vallei. Houtwallen en landgoedbossen geven het landschap een besloten karakter. Onregelmatige kamptingningen met verspreid liggende boerderijen en smalle strokenverkaveling wisselen elkaar af. Natuurlijke beken en door de mens aangelegde griften doorsnijden het gebied. Dit landschap biedt de snelweggebruiker een coulisselandschap met selectieve doorzichten afgewisseld met sterke beslotenheid. Door de doorgaande beplanting tussen de A1 en de spoorlijn wordt het noordelijk deel visueel van het zuidelijk deel gescheiden. Door het kleinschalige karakter van dit gebied is dit de A1 vanuit de omgeving beperkt waarneembaar.

### A1 vanaf het knooppunt Hoevelaken tot aan Bunschoten

Dit deel wordt gekenmerkt door het stedelijk gebied. De A1 is grotendeels ingebed in een zone tussen (oude) stad en haar recente uitbreiding Vathorst en bedrijventerreinen die al dan niet in ontwikkeling zijn.

Ter hoogte van Bunschoten ligt aan de noordzijde van de A1 open veenlandschap van Arkemheen-Eemland. De A1 tussen Eembrugge en Amersfoort is door de maaiveldligging vanuit de polder beperkt waarneembaar. 's avonds is de weg zichtbaar door de lichten van het verkeer. Langs dit deel van de snelweg zijn wel wat beplantingselementen aanwezig, vooral bij de verzorgingsplaatsen. Zicht op de A1 vanuit Hoogland, Stadstuin, Nieuwland en Vathorst wordt beperkt door hoge geluidwallen. Ook sportpark Zielhorst ligt aan de A1, maar door een groenstrook is er beperkt zicht op de snelweg.

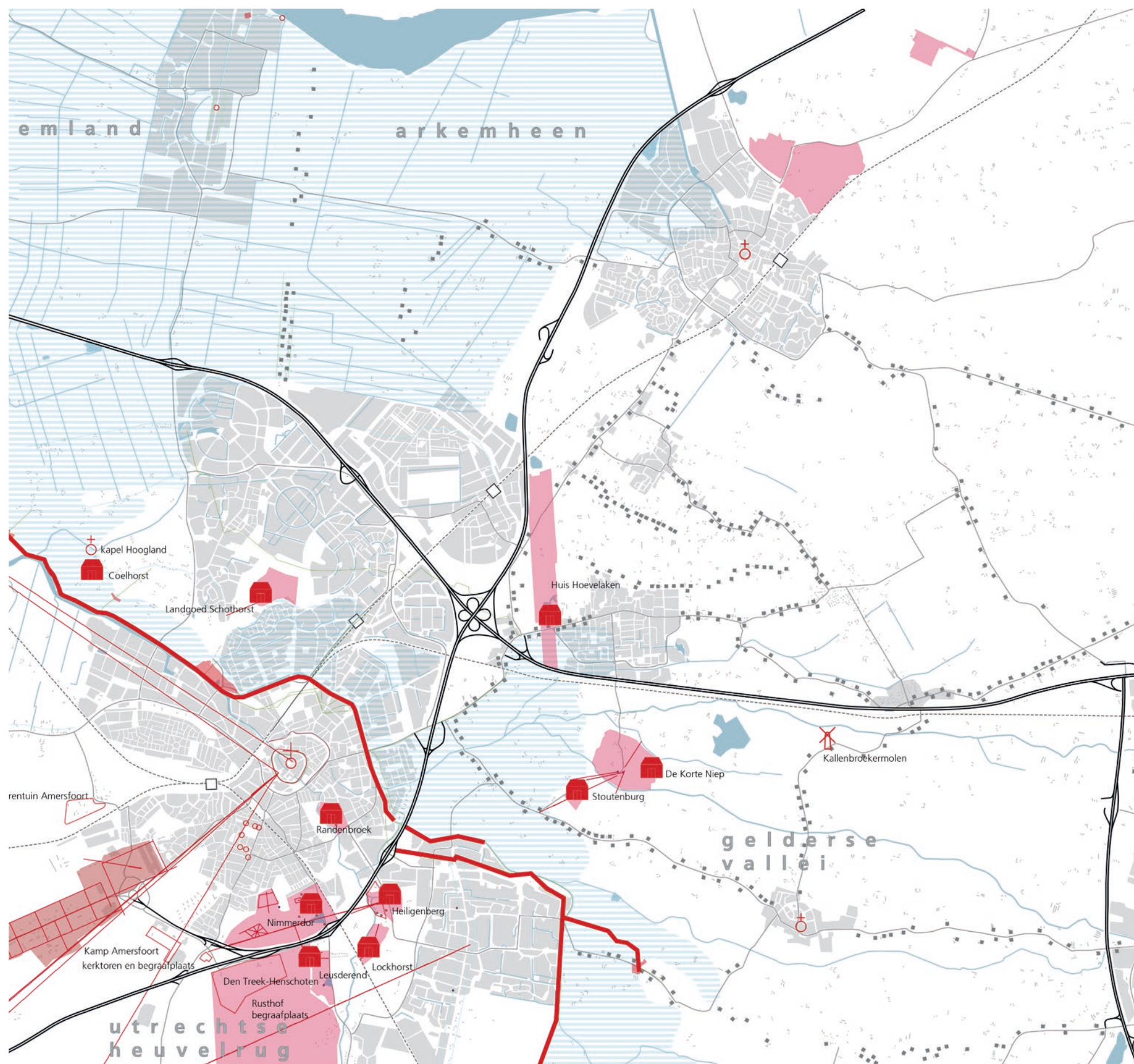
Concluderend zijn de belangrijkste landschappelijke structuren:

- Kampenlandschap Gelderse Vallei met coulisselandschap
- Rivier de Eem met de toeleidende beken
- Landgoederen en buitenplaatsen langs de Utrechtse Heuvelrug
- Utrechtse Heuvelrug met bossen, heidevelden en stuifzanden
- Open weidegebied van Nationaal landschap Arkemheen-Eemland
- Stedelijk gebied Amersfoort

### Ruimtelijke opgaven

- Bestaande landschappelijke structuren herkenbaar houden.





### LEGENDA

#### CULTUURHISTORIE

- (monumentaal) landgoed
- landhuis
- molen
- kerktoeren
- waardevol bebouwingslint
- grebbelinie
- grebbelinie militair erfgoed
- cultuurhistorische zichtlijnen

#### ONDERGROND

- beken
- bebouwing
- wegen

#### Ruimtelijke opgaven

- Zorgvuldige inpassing van de snelwegen ter plaatse van de (monumentale) landgoederen (Nimmerdor, Heiligenberg, Huis Hoevelaken, Den Treek-Henschoten).
- Behoud van ruimtelijke relaties tussen historische landgoederen Nimmerdor & Heiligenberg en Leusderend & en park Nimmerdor
- Herkenbaar maken van de doorsnijding van de A28 met de Grebbelinie.

^ Afbeelding 3.11: Themakaart cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen



### 3.4 ANALYSE CULTUURHISTORIE

Binnen het onderzoeksgebied komt een aantal historische cultuurlandschappen voor. Deze zijn in te delen op basis van de ondergrond als grotere landschap fysische eenheden, namelijk de stuwwal, het dekzandlandschap en het laagveengebied (indeling NOTA LANDSCHAP, Alterra 2002). Op de stuwwal van de Utrechtse heuvelrug is het bos- en heideontginningenlandschap als cultuurlandschap aanwezig, waarbij de niet ontgonnen delen als natuurlandschap kunnen worden benoemd, met droge- en natte heide, zandverstuivingen en oude bossen (vóór 1850). Ter hoogte van Oud-Leusden ligt de grens met het dekzandgebied ten oosten van de stuwwal. Op de overgang van de hoge en droge stuwwal naar de lage en natte dekzandgebieden, ontstonden landgoederen en buitenplaatsen zoals Heiligenberg en Nimmerdor. Cultuurlandschappen binnen het dekzand zijn kamptonginningen en beekdalen. In het laagveengebied zijn de verkavelingspatronen en de openheid belangrijke karakteristieken van het cultuurlandschap. Hierbij wordt op basis van leeftijd en verschijningsvorm onderscheid gemaakt in de verkaveling Arkemheen en verkaveling Eemland. Van bijzondere cultuurhistorische waarde is de Grebbelinie. Deze historische verdedigingslinie op de grens van Gelderland en Utrecht, werd in de 16e en 17e eeuw aangelegd en versterkt als voorpost van de Hollandse waterlinie, om de grote steden te beschermen tegen vijandelijke legers. De Grebbelinie kruist de A28 bij Leusden en bij het Valleikanaal. Er ligt hier namelijk een dubbele liniedijk: een liniedijk uit 1745, waaraan het kazemat Mosselpad ligt en de nieuwe liniedijk langs het Valleikanaal. De liniedijk langs het Valleikanaal is vrijwel geheel weggegraven en verdedigingswerken zijn verwijderd. De liniedijk van 1745 is gefragmenteerd aanwezig in Leusden, aan de Amersfoortse zijde geheel verdwenen. De liniedijk van 1745 wordt beëindigd bij de Driftakkerweg.

Door de transformatie van het stedelijk landschap van Amersfoort en de schaalvergroting van infrastructuur wordt de cultuurhistorische laag steeds minder leesbaar. Cultuurhistorische elementen raken versnipperd en verscholen in het stedelijk weefsel en de samenhang in cultuurhistorische structuren zoals de Grebbelinie en de landgoederenzone wordt steeds minder waarneembaar.

Traject A28 knooppunt Hoevelaken tot aan Leusden;

- Monumenten:
  - o Diverse boerderijen
  - o Kazemat GLB10, Amersfoort; onderdeel van de Grebbelinie (Rijksmonument);
  - o Landgoederen Heiligenberg en Nimmerdor

- Cultuurhistorische waarden:
  - o Zichtlijnen tussen historische landgoederen Nimmerdor en Heiligenberg, landhuis Leusderend en park Nimmerdor; deze historische zichtlijnen zijn deels niet meer aanwezig door de A28.
  - o Oude wegen, Stoutenburgerlaan, Heiligenbergerweg, Arnhemseweg, Hogeweg, Paradijsweg;
  - o Buitenplaatsgordel: met o.a. landgoederen Heiligenberg, Nimmerdor, Den Treek-Henschoten
  - o De Grebbelinie, liniewal
  - o De Barneveldsebeek

Traject A28 knooppunt Hoevelaken tot aan Nijkerk;

- Monumenten:
  - o Huis te Hoevelaken (tuin, park, landgoed)
  - o Diverse boerderijen
- Cultuurhistorische waarden:
  - o Hessenweg, handelswegen door Noord Duitsland en en Oost-Nederland richting Utrecht. (Nijkerkerstraat ter hoogte van Huis Hoevelaken);
  - o Slotenpatroon veengebied Arkemheen;
  - o Arkervaart, en Westelijke kade Arkervaart, Nijkerk;
  - o Oude wegen en ontginningsassen: Laak-Domweg-Hooglandseweg; wegen met boerderijen op huisterpen: Olevoortseweg-Doornsteeg, Bunschoterweg, Nekkeveld-Watergoorweg;
  - o Oude wegen/verkavelingsstructuur rond aansluiting Amersfoort Vathorst (Palestinaweg, Domstraat en tussenliggende lijnen).
  - o De Grebbelinie. Ter hoogte van Nijkerk voormalig inundatiegebied.

Traject A1 knooppunt Hoevelaken tot aan Bunschoten.

- Cultuurhistorische waarden:
  - o Sloten/verkavelingspatroon Eemland;
  - o Boerderijlint Zevenhuizen;
  - o Lodijk ten noorden van de A1;
  - o De Grebbelinie: Ter hoogte van Bunschoten voormalig inundatiegebied.

Traject A1 knooppunt Hoevelaken tot aan Barneveld;

- Monumenten:
  - o Boerderij Vinkenhoef
- Cultuurhistorische waarden:
  - o Hoevelakense beek (Terschuur, A1 noordzijde)
  - o Esvelderbeek (Barneveld, A1 zuidzijde)
  - o Hessenweg (Hoevelakenseweg, rijksweg)
  - o De Grebbelinie. Ter hoogte van Hoevelaken voormalig inundatiegebied.



^ Huis Hoevelaken: binnen het plangebied liggen waardevolle landgoederen en buitenplaatsen



^ Buitenplaats Heiligenberg: de gehele parkaanleg met oude bomen en waterpartijen is Rijksmonument



^ Kazemat GLB10, Mosselpad: de A28 doorsnijdt de Grebbelinie van 1745. Deze kazemat ligt verscholen in het groen, de Grebbelinie is vanaf de snelweg niet beleefbaar.

^ Afbeelding 3.12: cultuurhistorisch waardevolle elementen



### 3.5 RUIMTELIJKE IMPACT VAN DE INGREEP

Voor een uitgebreide effectbeschrijving wordt verwezen naar het Deelrapport Landschap, cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit.

De beschrijving hierna richt zich op de hoofdpunten.

- Door de verbreding van de A1 en de A28 neemt de barrièrewerking toe en worden de onderdoorgangen van de beken langer, zonder dat deze breder of hoger worden. Hiermee verslechtert het doorgaande karakter van deze structuren enigszins. Dit geldt ook voor de Grebbelinie.
- Door het aanbrengen van een aantal nieuwe onderdoorgangen en viaducten voor langzaam verkeer is er ook sprake van vermindering barrièrewerking.
- De geluidwerende voorzieningen langs A1 en A28 zorgen op een aantal plaatsen voor een sterk gewijzigd wegbeeld. Met name op de A1-Oost komen over lange lengtes schermen bij, waardoor het zicht op het noordelijk gelegen kampenlandschap beperkt wordt. Naar het zuiden zijn op enkele locaties korte schermen ter plaatse van bebouwing.
- Op de A28-Noord vormen nieuwe schermen bij Hoevelaken in combinatie met grondwallen van Nijkerk een aaneengesloten front.
- Langs de A1-West verdwijnt door de wegverbreding op een aantal plaatsen de typerende begeleidende laanbeplanting.
- De houtsingel tussen spoorlijn Amersfoort – Apeldoorn en de A1 verdwijnt over de hele lengte. De houtsingel kan als opzichzelfstaand element als waardevol worden gezien. Qua landschapsstructuur is de houtsingel niet karakteristiek omdat het geen onderdeel uitmaakt van de structuur van het kleinschalige kampenlandschap. De beplanting begeleidt juist de infrastructuurbundel en doorsnijdt daarmee de Gelderse Vallei.
- De wal die de A28 van de Schammer afschermt wordt over de gehele lengte enigszins smaller en behoud daarbij wel dezelfde hoogte en aansluitpunt op het maaiveld aan de oostzijde.
- Bij de drie landgoederen/buitenplaatsen, met status Rijksmonument, vindt aantasting plaats van de randen. Dit leidt tot een grotere doorsnijding van de landgoederenzone met Buitenplaats Heiligenberg en Nimmerdor en landgoed Den Treek.
- Bij de beekdalen van de Hoevelakense beek en de Zeumerse beek worden de beekdaleenheden verder verstoord

doordat de onderdoorgangen bij de A1 langer worden. De onderdoorgangen worden niet hoger of breder. Op het totaal van de beken is het geen grote ingreep en de beekdalen zijn in de huidige situatie beperkt waarneembaar.

A28-Noord: Er verdwijnt een strook beplanting langs het Hoevelakense Bos (Rijksmonument)

- De te verwijderen beplanting ligt binnen de kavelgrens van de duidelijke structuur van het landgoed. Het betreft jong bos. De monumentale beukenlaan blijft gehandhaafd.
- De waardevolle structuur van de beukenlaan op het landgoed blijft gehandhaafd. Indien er wijzigingen in de grondwaterstand optreden, kan dit negatief effect hebben op de laan.

A28-Noord: Aansluitend aan landgoed Hoevelaken (Rijksmonument)

- verdwijnt een strook beplanting langs A28 tot aan het knooppunt. Deze beplanting volgt de snelweg en is daarmee een gebiedsvreemd element; Wel benadrukt deze het groene karakter van de Gelderse Vallei.
- De beekdalen van De Laak en de Dammersbeek worden verder verstoord door een verlenging van de kunstwerken. In de huidige situatie worden de beekdalen ook doorsneden. Met name De Laak is in de huidige situatie echter als doorgaande structuur ook al nauwelijks herkenbaar doordat deze op korte afstand zowel door de A28 als de spoorlijn wordt doorsneden.

#### Ruimtelijke opgaven

- zichtbaar houden van de beekdalen
- verminderen barrièrewerking snelwegen (ecologisch en recreatief)
- zorgvuldige inpassing van geluidwerende voorzieningen
- ter plaatse van te kappen structuurbepalende beplantingen nagaan of vervangende structuren mogelijk zijn











A large, leafy tree in a landscape with a building on the left and a field in the foreground. The tree is the central focus, with its dense canopy filling much of the upper half of the frame. To the left, a portion of a multi-story building with a gabled roof is visible. The foreground shows a green field with a fence line. The sky is blue with some light clouds.

# 4. Inpassingsvisie





LEGENDA

- KNOOP EN AANSLUITINGEN**
-  aansluiting gras, eenzijdig bomen
  -  aansluiting gras en bomen, besloten met doorzichten
  -  aansluiting gras en water
  -  aansluiting gras, water en bomen
  -  knooppunt, icoon; omsloten kom met doorzichten
  -  verzorgingsplaats
  -  kruising bovenlangs
  -  kruising onderlangs
  -  eco / recreaduct bovenlangs
- ZONERING EN RANDEN**
-  grasberm
  -  heideberm
  -  stedelijk front aan snelweg
- ONDERGROND**
-  beken
  -  bebouwing
  -  wegen
  -  stedelijk gebied

^ Afbeelding 4.1: Hiërarchie van de weg



# 4. INPASSINGSVISIE

## 4.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk beschrijft en verbeeldt de landschapsvisie, die als basis dient voor het landschapsplan. De visie heeft als doel de beleving van de afwisselende landschappen te versterken en de continuïteit van het wegbeeld te bewaren. Dit gebeurt door vanuit een heldere zonering en hiërarchie van de weg te werken.

De inpassingsvisie is gebaseerd op het Dossier Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving, dat tot stand gekomen is in nauw overleg tussen Rijk en regio. Voor de A28 en A1 is geen routeontwerp opgesteld door RWS. De kernkwaliteiten van de A28 en A1 zoals deze benoemd zijn in Kijk op Ruimtelijke kwaliteit van Snelwegen vormen bouwstenen voor de visie. De visie is uitgewerkt in een zonering met principeprofielen in lijn met het Landschapsplan WAB A28 Utrecht-Amersfoort (2012). In de visie worden per onderscheiden zone principeprofielen getoond, die in het plan nader uitgewerkt worden. De visie geeft ook richtlijnen voor inpassing van specifieke objecten, zoals het knooppunt, geluidwerende voorzieningen en verzorgingsplaatsen. Bij de vertaling van de visie naar inrichting is steeds aandacht voor de geldende veiligheidsnormen en beheerbaarheid.

## 4.2 GENERIEKE INPASSINGSVISIE

De generieke inpassingsvisie zoals deze samengevat is in het Dossier Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving bestaat uit de volgende acht punten:

1. Het algemene uitgangspunt is dat de ruimtelijke kwaliteit niet mag verslechteren na de verbreding van de snelwegen en de verbouwing van het knooppunt Hoevelaken.
2. Het landschap heeft de prioriteit in het ontwerp van het gehele project van verbreding en verbouwing. Daarmee is ook het uitgangspunt dat de ervaring vanuit de omgeving van de snelweg ten minste zo belangrijk is als de ervaring als snelweggebruiker.
3. De landschappelijke kwaliteit moet in de nieuwe situatie opnieuw vormgegeven worden op basis van de sterkste kenmerken van elk aangrenzende landschap. De aansluitingen voegen zich in het omringende landschap en in de stedelijke situatie.

4. De nieuwe en te behouden kunstwerken in het project vormen een samenhangende reeks.
5. De geluidwerende voorzieningen vormen nieuwe verticale landschappen met klimplanten die langdurig aan alle zijden (er is geen achterkant) en in extreme omstandigheden kunnen gedijen.
6. De viaducten en de onderdoorgangen worden vormgegeven als toegangen, een vormtaal die de nadruk legt op hun verbindende rol.
7. De bruggen over de beken worden op gelijkwaardige wijze benaderd als de viaducten voor de wegen. Het zijn verbindingen tot de stad Amersfoort en vice versa tot het recreatief uitloopgebied.
8. De te verlengen of nieuw te bouwen viaducten over de snelwegen heen zijn zodanig rank vormgegeven dat ze de weggebruiker zowel rijdend onder de viaducten door als over de viaducten heen een maximaal zicht op het landschap bieden.

## 4.3 HIERARCHIE VAN DE WEG

Een belangrijk onderdeel van ruimtelijke kwaliteit is continuïteit en herkenbaarheid. Een duidelijke hiërarchie binnen de weg en haar aansluitingen maakt hier deel van uit.

Op het schaalniveau van het netwerk ligt Knooppunt Hoevelaken op een cruciale locatie in het Nederlandse snelwegennet. Op routeniveau is er sprake van twee snelwegen met elk een eigen karakteristiek, zoals beschreven in hoofdstuk 3. De A1 en A28 kruisen elkaar bij Knooppunt Hoevelaken.

De trajecten binnen het plangebied A1-West, A1-Oost, A28-Zuid en A28-Noord vormen toeleidende wegen naar het knooppunt. Knooppunt Hoevelaken vormt het hart van de oost-west en noord-zuid verbindingen in het Nederlandse snelwegennetwerk. De landschappelijke inpassing voegt zich naar de omgeving. De kunstwerken op deze trajecten vormen een samenhangende reeks.

Het knooppunt kenmerkt zich door het samenkomen van verschillende snelwegen met elk hun eigen inpassing. Het knooppunt is daardoor autonoom en kan een eigen specifieke invulling krijgen. De landschappelijke invulling is uniek en heeft daarmee een herkenbaar karakter.

Op lokaal niveau zijn er de aansluitingen. Een aansluiting verbindt de snelweg met een weg uit het onderliggend wegennetwerk. Een aansluiting voegt zich in het lokale landschap en in de lokale stedelijke situatie. Binnen het plangebied liggen langs de A1 vier aansluitingen, langs de A28 liggen vijf aansluitingen. De inrichting binnen de aansluiting vertoont daarom sterke overeenkomsten met de directe omgeving. Iedere aansluiting heeft een specifieke context. In het kampenlandschap zijn aansluitingen ingericht met gras en bomen, een combinatie van beslotenheid en doorzichten. In het stedelijk gebied van Amersfoort staan bomen in een formele opstelling. In het open weidegebied zijn aansluitingen ingericht met gras en water.

Kruisende structuren vormen een ritme vanaf de weg. Het profiel van kruisende structuren wordt zoveel mogelijk doorgetrokken over de snelweg. Begeleidende wegbeplanting van kruisende structuren wordt doorgezet tot aan de snelweg. Viaducten over de snelwegen heen vormen een samenhangende reeks waarbij maximaal zicht op het landschap voor de weggebruiker zowel voor verkeer onder het viaduct door als over het viaduct heen. Samenhang wordt benadrukt door de detaillering van de beëindigingen van de kunstwerken en de materialisering. Voor alle kunstwerken in het project is het uitgangspunt dat ze een samenhangende reeks vormen waarop de kunstwerken in het knooppunt de uitzondering vormen. Bij de verbreding van de snelwegen is sociale veiligheid en kwaliteit van het onderliggende wegennet een belangrijk aandachtspunt. De viaducten onder de snelwegen door worden langer. Daarom worden ze ontworpen als toegangen die de gebruiker welkom heten, een vormtaal die de nadruk legt op hun verbindende rol. De toegangen domineren over de geluidwerende voorziening. Het landschapsbeeld vanaf de snelweg dient door het clusteren van de voorzieningen en het maken van zo groot mogelijke overspanningen zo leeg en landschappelijk mogelijk te zijn. Om te zorgen voor een eenduidig wegbeeld sluit de inrichting van de snelweg aan op de inrichting van de aansluitende snelwegtrajecten. Door consequent gelijke afstand te houden tussen zich herhalende elementen in de weginrichting ontstaat een harmonieus en rustig totaalbeeld.





LEGENDA

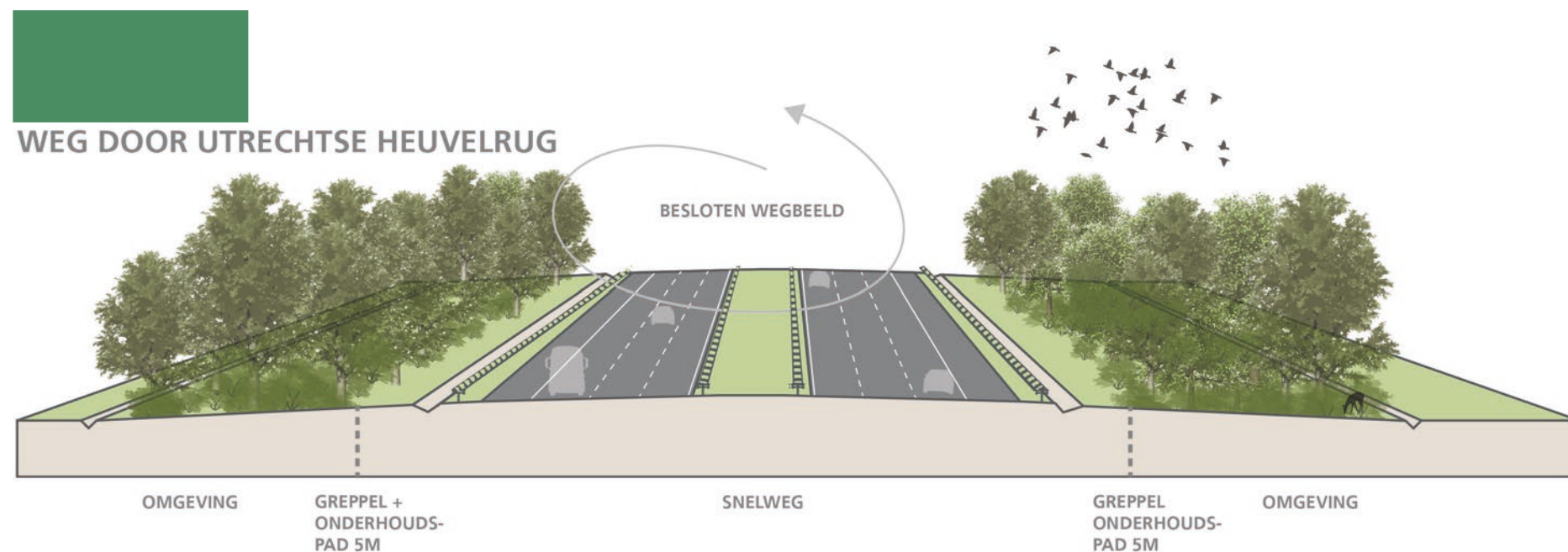
LANDSCHAPSVISIE

- Weg door Arkemheen/Eemland
- Weg langs stadsrand
- Weg door stedelijk gebied
- Weg door Gelderse Vallei
- Weg door Utrechtse Heuvelrug
- Knooppunt Hoevelaken

^ Afbeelding 4.2: Landschapsvisie met zonering



## PRINCIPEPROFIELEN



Afbeelding 4.3

### 4.4 LANDSCHAPSVISIE

Het landschap heeft de prioriteit in het ontwerp van het gehele project van verbreding en verbouwing. In het projectgebied komen drie landschappen en het stedelijk gebied Amersfoort bij elkaar met sterke kenmerken die hieronder nader omschreven zijn. De landschappelijke kwaliteit wordt vormgegeven op basis van de sterkste kenmerken van de aangrenzende landschappen. In de landschapsvisiekaart zijn deze landschappelijke hoofdeenheden benoemd. De landschapsvisie is uitgewerkt in een zonering met principeprofielen en uitwerkingsprincipes.

#### Utrechtse Heuvelrug

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt de A28 op de Utrechtse Heuvelrug. De beslotenheid van de heuvelrijke bossen wordt afgewisseld door heidevelden, vennen en stuifzanden en de parkachtige aanleg van buitenplaatsen.

#### 'Weg door het bos (Utrechtse heuvelrug)'

Het profiel 'Weg door het bos (Utrechtse heuvelrug)' bestaat uit een gesloten en continu bosbeeld aan beide zijden van de weg. Om de bosbeleving zo sterk mogelijk te maken staan de bomen dicht aan de weg. Het plaatsen van geleiderails is plaatselijk nodig, maar dit wordt vanwege het belang van het bosbeeld geaccepteerd. Het profiel zorgt voor een smaller wegbeeld. Afwatering van de weg vindt bij voorkeur plaats via droge bermen of smalle ondiepe greppels. Een invulling van een natuurlijk beeld van de bosrand is die met heidebermen, met een geleidelijke overgang van heidebermen naar bos. Heidebermen worden toegepast aansluitend op het traject A28 doorsnijding heuvelrug, zodat deze beleving versterkt wordt en ecologische diversiteit in de bermen ontstaat. Langs de rand van de Heuvelrug liggen landgoederen. Hier komt het monumentale karakter van het wegbeeld tot uiting door toepassing van

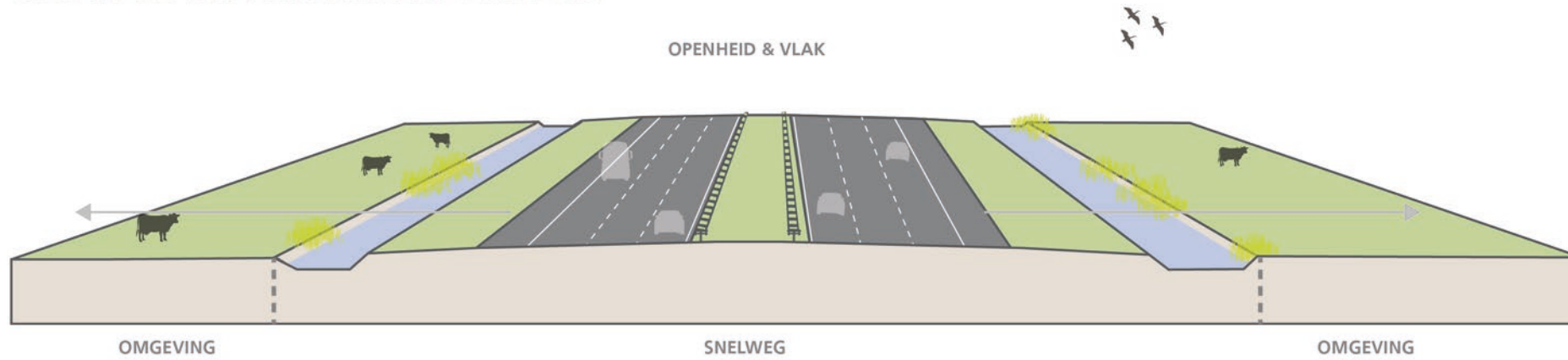
bomenrijen of accenten van bij het landgoedkarakter passende soorten als rode beuk en/of eik. Het beeld is besloten tot halfopen parkachtig met overgangen naar landgoedparken en bossen. Eventuele aangetaste bosranden worden zorgvuldig aangeheeld. Waar mogelijk worden zichtlijnen van landgoederen in stand gehouden. Afwatering vindt bij voorkeur plaats door aansluiting op waterpartijen die bij het landgoed of buitenplaats behoren. Bij de verbreding van de weg wordt gestreefd naar maximaal behoud van de landgoederen.



## PRINCIPEPROFIELEN



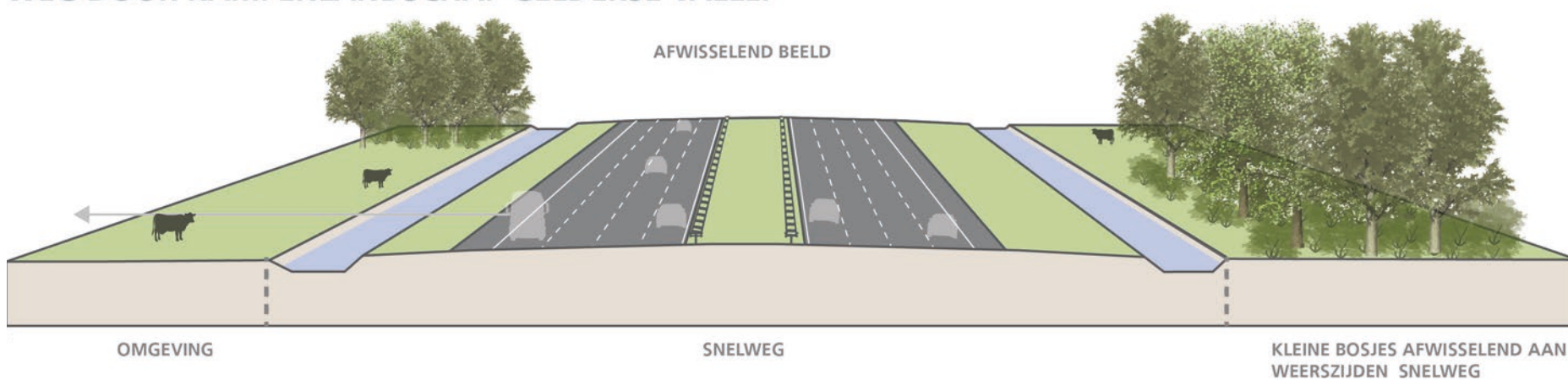
### WEG IN DE WEI ARKEMHEEN/EEMLAND



Afbeelding 4.4



### WEG DOOR KAMPENLANDSCHAP GELDERSE VALLEI



Afbeelding 4.5

#### Arkemheen-Eemland

Aan de west- en noordzijde van het plangebied ligt het Nationaal landschap Arkemheen-Eemland. Dit is een eeuwenoud polderlandschap met eindeloze vergezichten en een belangrijke broedplaats voor weidevogels. Behoud en versterking van openheid is hier leidend.

#### Weg door weidegebied (Arkemheen Eemland)

Dit profiel kent een grote mate van openheid door het ontbreken van opgaande beplantingen. De weg heeft bij voorkeur een ligging op maaiveldniveau, waardoor het gevoel door het landschap te rijden wordt versterkt. De weilanden lopen visueel door tot aan de weg, door het principe van obstakelvrije grasbermen. Bermsloten maken een logisch onderdeel uit van het slotenpatroon in de omgeving. In natte gebieden worden brede bermsloten toegepast.

#### Gelderse Vallei

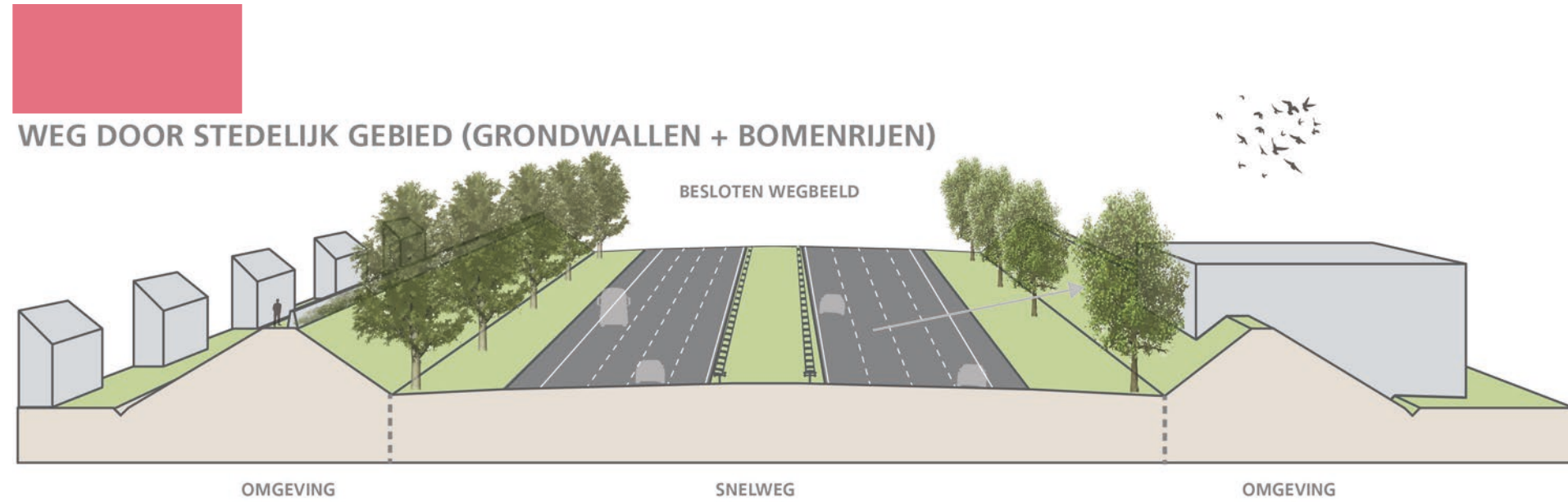
De A1 ten oosten van knooppunt Hoevelaken, het knooppunt zelf en de A28 oostzijde liggen in het kampenlandschap van de Gelderse Vallei. Houtwallen en landgoedbossen geven het landschap een besloten karakter. Onregelmatige kamptongingen met verspreid liggende boerderijen en smalle strokenverkaveling wisselen elkaar af. Natuurlijke beken en door de mens aangelegde griften doorsnijden het gebied. Dit landschap biedt de snelweggebruiker een coulisselandschap met selectieve doorzichten afgewisseld met sterke beslotenheid.

#### Weg door kampenlandschap Gelderse Vallei

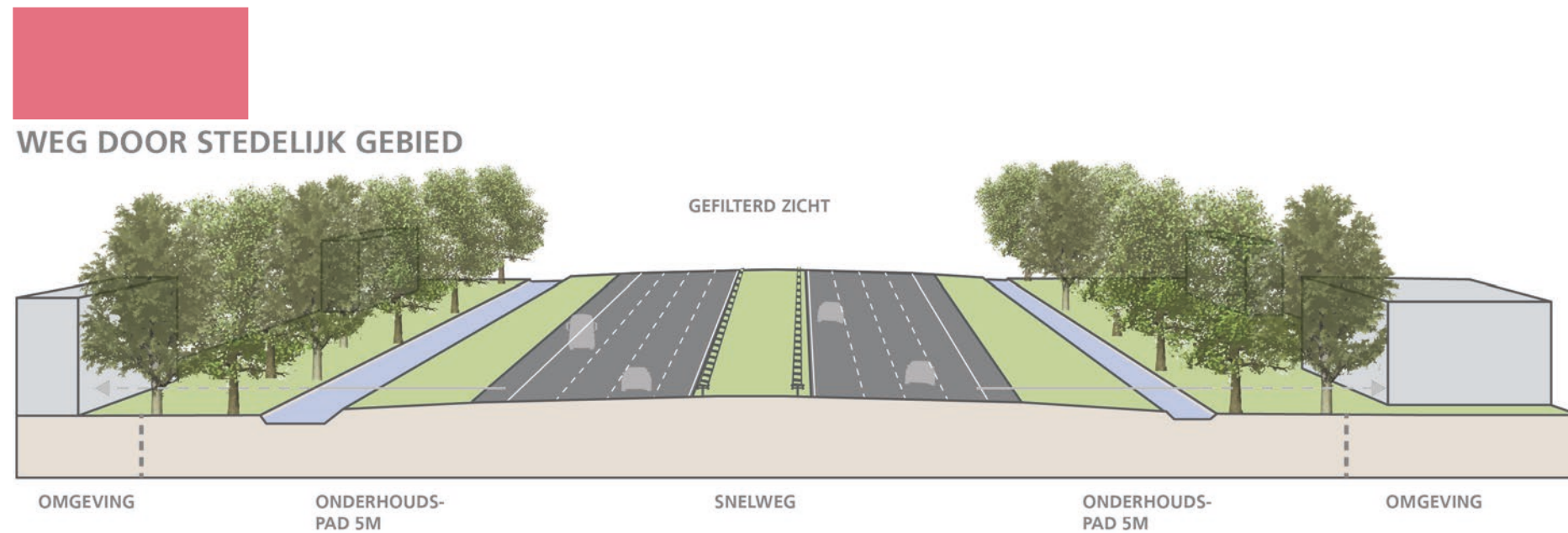
Dit profiel kent een picturale afwisseling van doorzichten en beslotenheid, aansluitend op de karakteristiek van de omgeving. De obstakelvrije grasbermen dragen bij aan het landelijke karakter. Bosschages en boomgroepen staan buiten de obstakelvrije berm. Bestaande houtwallen en bomen worden zoveel mogelijk behouden vanwege hun waarde in het afwisselende landschapsbeeld. Langs de A1-Oost ligt over een grote lengte het spoor parallel aan de snelweg. Waar geen ruimte is voor beplanting tussen snelweg en spoor, wordt dit gezocht aan de andere zijde van het spoor. Aansluitingen worden ingepast met dichte beplanting. Watergangen sluiten aan op het slotenpatroon in de omgeving. Ter plaatse van de A28-Zuid ligt aan de Barneveldse zijde natuur- en recreatiegebied De Schammer. De bestaande grondwal met



## PRINCIPEPROFIELEN



Afbeelding 4.6



Afbeelding 4.7

afschermende beplanting is een belangrijke inpassingsmaatregel voor het recreatiegebied. De wal wordt zoveel mogelijk gehandhaafd en bij aanpassingen hersteld met gebiedseigen beplanting.

Ter plaatse van kruisende beekdalen komt de beleving van het beekdal tot zijn recht door toepassing van water- en oeversgebonden vegetatietypen. Het beekdal loopt door tot aan de weg door het principe van vochtig grasland in de obstakelvrije bermen. Buiten de obstakelvrije-zone zijn ontwikkelmogelijkheden voor broekbosjes van elzen waardoor de beslotenheid van het beekdal kan worden versterkt.

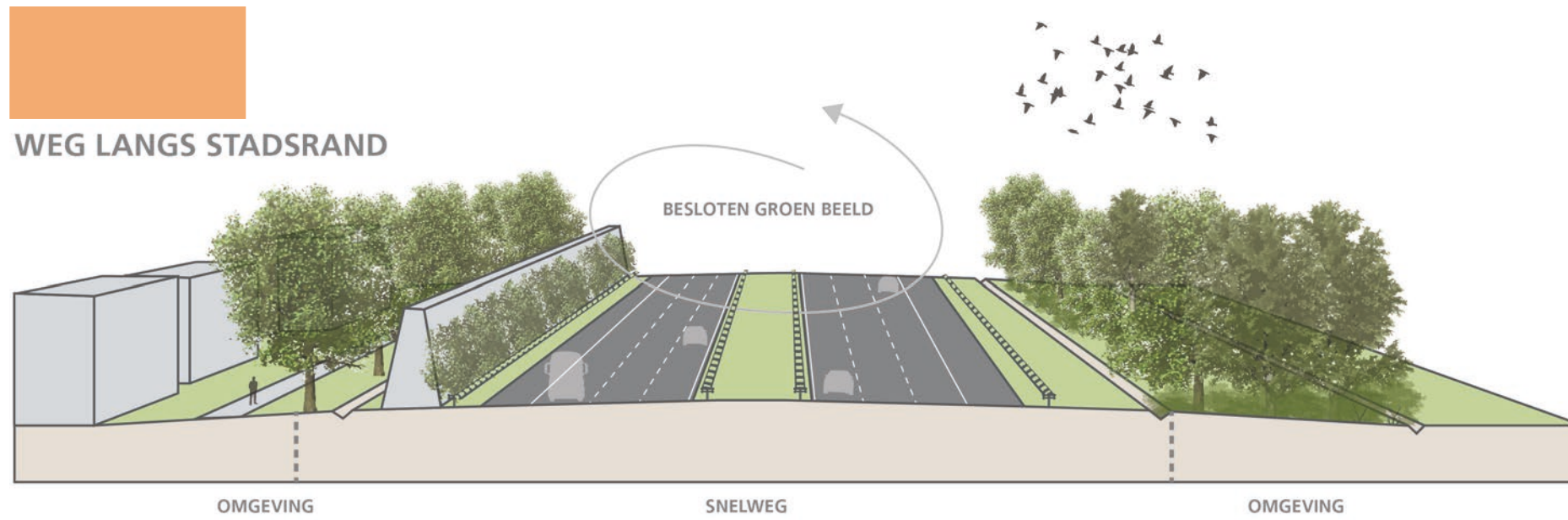
### Stedelijk gebied Amersfoort

De A28 kruist aan de oostkant van Amersfoort drie beken die tezamen de Eem worden waaraan Amersfoort is ontstaan (Amersfoort = voorde of doorwaadbare plaats in de Eem). Ter hoogte van de aansluiting Leusden kruist ook de Grebbelinie de snelweg. De stad ligt hier dicht op de A28 met de forse woongebouwen van woonwijk Schuilenburg. Het contrast tussen de stad aan de westzijde en het landschap aan de oostzijde komt terug in de omgang met de geluidwerende voorzieningen. De A1 is ingebed in een zone tussen oude stad en haar recente uitleg Vathorst. Het profiel is royaal en de graswallen van Nieuwland en Vathorst zijn integraal ontworpen met de aangrenzende ontwikkelingen zoals bedrijventerreinen. Begeleidende bomenrijen langs de A1 vormen een waardevolle groenstructuur.

### Weg door stedelijk gebied (A1)

Het profiel 'weg door stedelijk gebied' gaat uit van een zichtbaar stadsfront aan de snelweg. Het profiel wordt toegepast bij de A1 bij het doorkruisen van Amersfoort. Het wegbeeld bestaat uit hoge grondwallen aan weerszijden van de weg, laanbeplanting of een combinatie van beide. Bedrijven hebben hun gezicht naar de snelweg door fronten in de grondwal of gevels die zichtbaar zijn door de transparante laanbeplanting. Bij aansluitingen wordt formele boombeplanting toegepast, waardoor de groene stedelijke entree wordt benadrukt.





Afbeelding 4.8

#### Weg langs stadsrand (A28)

Het profiel 'weg langs stadsrand' kent een besloten, groen beeld. Dit profiel wordt toegepast bij de A28, aansluitend op het huidige groene profiel van de A28 langs Amersfoort. Bepanting langs de weg heeft een parkachtig karakter. Gezien de vele smalle stroken tussen stedelijk gebied en de snelweg wordt hier geen obstakelvrije berm gehanteerd, maar beplanting tot dicht op de weg. De stad gaat schuil achter een groenzone. Bij bedrijven op zichtlocaties is beplanting transparant. Afwatering vindt bij voorkeur plaats via berm sloten achter de beplanting.

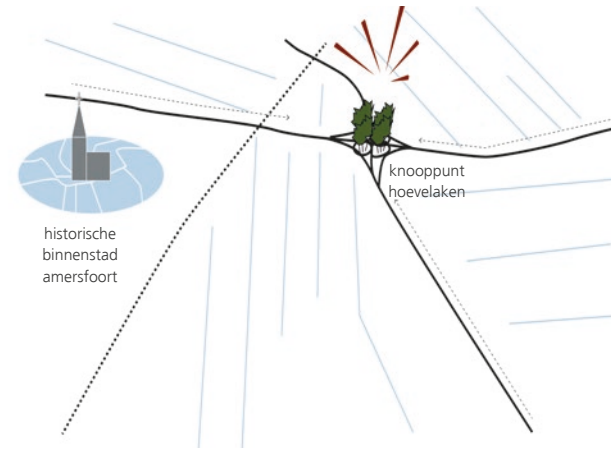


## 4.5 SPECIFIEKE ELEMENTEN

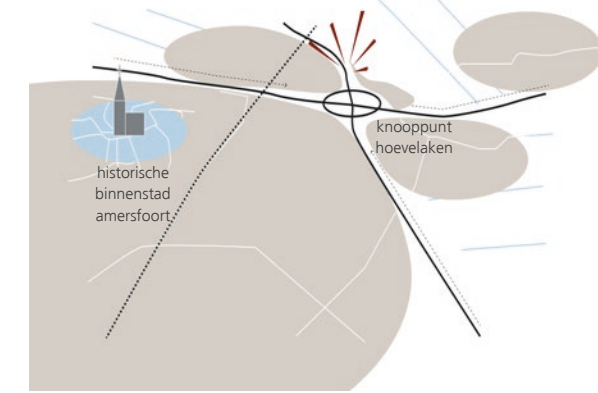
### Knooppunt Hoevelaken

Knooppunt Hoevelaken ligt feitelijk in het kampenlandschap van de Gelderse Vallei en wordt met de sterkste kenmerken, namelijk de coulissenwerking van dat landschap ingericht. Het is ook aan drie kanten omringd door bedrijventerreinen die ieder voor zich na de verbouwing van het knooppunt een relatie met de snelweg aangaan zoals reeds is vastgelegd in hun eigen beeldkwaliteitsplan.

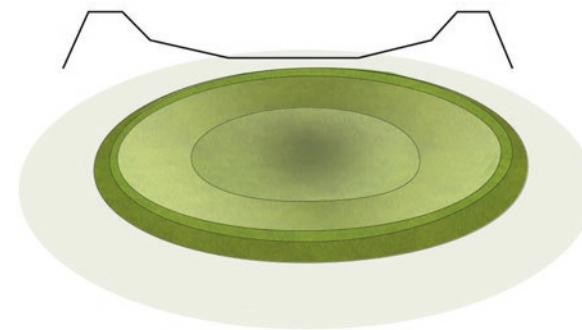
Bij de aanleg van Knooppunt Hoevelaken lag het knooppunt vrij in het landschap en vormde het knooppunt met de bouselementen een massa in de ruimte. Inmiddels ligt het knooppunt in het stedelijk gebied van Amersfoort. Door het knooppunt vorm te geven als een open ruimte ontstaat er een nieuw contrast. De inrichting blijft landschappelijk. Een belangrijk kenmerk van het kampenlandschap van het aansluitende Hoevelaken is de variatie van selectieve doorzichten en sterke beslotenheid. Dit wordt op een nieuwe manier in het knooppunt ingebracht, met het concept van de kom. De taluds in het knooppunt worden zodanig afgerond dat ze gezamenlijk een kom vormen. Deze landschapsarchitectonische vorm geeft een iconische werking aan het knooppunt. Op de komrand staat een cirkel van bomen, die zorgt voor een sterk herkenningspunt en begeleiding van de verbindingbogen. De kom heeft een steil buitentalud en een flauw binnentalud. Verbindingsbogen komen zoveel mogelijk op de komrand. Bij de vormgeving van de kunstwerken wordt gekozen voor twee 'families': de kunstwerken in de kom hebben een sculpturale uitstraling en bij de kunstwerken daarbuiten ondersteunt de vormgeving juist meer de constructie. De verlichting op Knooppunt Hoevelaken is functioneel maar moet tevens van het knooppunt 's avonds een landmark maken.



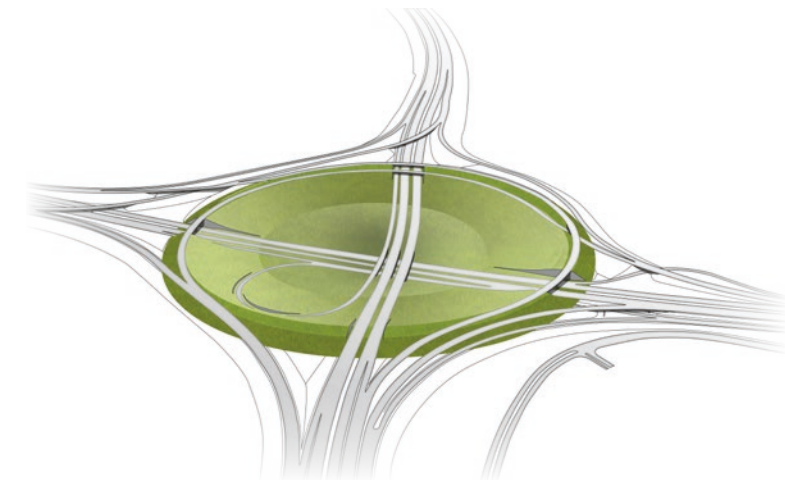
SITUATIE 1971: massa in de leegte; knooppunt heeft functie van herkenning en camouflage in het landschap



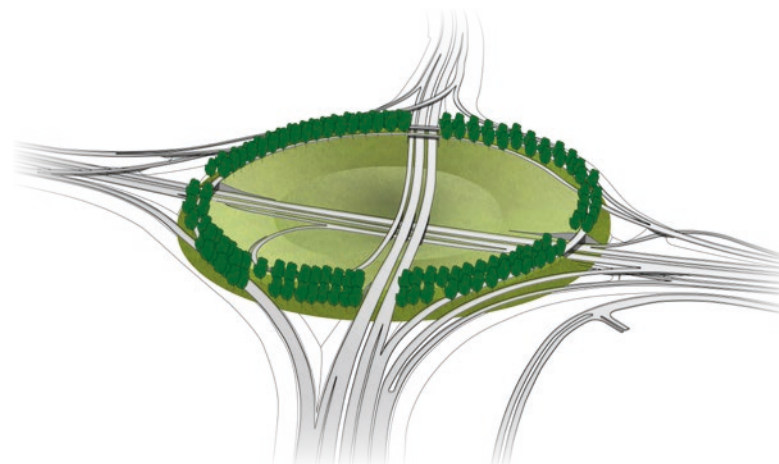
VISIE: leegte in de massa; er heeft een inversie plaatsgevonden en de context is niet langer meer openheid maar massa.



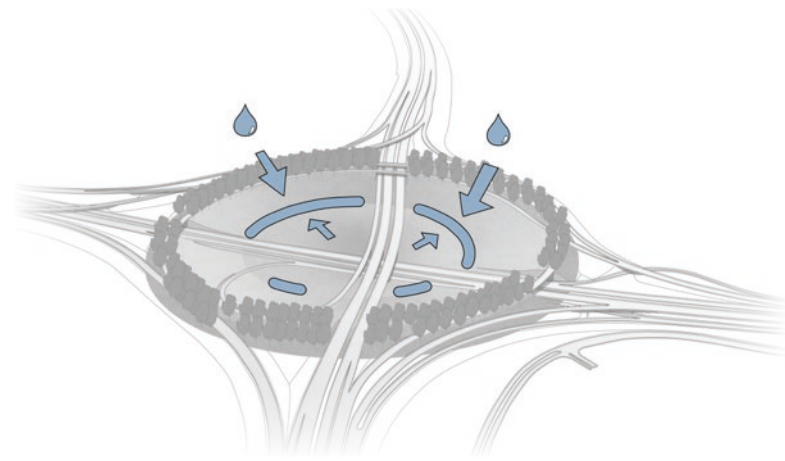
maaiveld: de kom met een steil buitentalud en een flauw binnentalud



wegen: de doorsnijding van de kom door wegen de toe- en afritten komen zoveel mogelijk op de komrand



beplanting: op de komrand staan bomen die zorgen voor orientatie en begeleiding van het autoverkeer



water: in de kom komt in een cirkelvormige structuur, een brede watergang

^ Afbeelding 4.9: Concept inpassing knooppunt Hoevelaken



### Beken

De belangrijkste recreatieve en ecologische verbindingen tussen de stad Amersfoort en de Gelderse Vallei zijn de beken: de Heiligenbergerbeek, Barneveldse Beek en het Valleikanaal. Beken vormen belangrijke oriëntatiepunten en hebben een hoge belevingswaarde in het recreatieve netwerk. De bruggen over de beken heen worden breder. Ze worden ontworpen met een vormtaal die nadruk legt op hun verbindende rol. Samenhang wordt benadrukt middels de detaillering van de uitmondingen van de bruggen en de materialisering.

- Het viaduct Heiligenbergerbeek wordt passeerbaar voor wandelaars en kanoverkeer. Op termijn vormt dit een belangrijke recreatieve en ecologische schakel tussen de groene wig van park Randenbroek ten westen van de A28 en het landelijk gebied van Leusden ten oosten van de A28.
- Het viaduct Valleikanaal blijft passeerbaar voor kanoverkeer, wandelaars en fietsers. Het fietsverkeer passeert het Valleikanaal via een nieuwe vrij liggende fietsbrug, dat past in de samenhangende reeks kunstwerken in het Grebbeliniegebied.
- Nabij de Barneveldse beek komt een nieuwe onderdoorgang onder de A28 als verbinding tussen het stedelijk gebied van Amersfoort en het recreatiegebied de Schammer. Het recreatieve wandel- en fietsnetwerk van de Schammer wordt daarmee behouden en versterkt.

Overige beken zoals de Laak, Dammerbeek, Hoevelakense beek en Zeumerse beek hebben geen recreatieve onderdoorgangen onder de snelweg, maar vormen wel belangrijke structuren in het landschap. Waar mogelijk wordt oevergebonden beplanting toegevoegd en ecologische waarden behouden en/of versterkt.

### Grondkerende constructies

De landschappelijke inpassing van de snelweg en de kunstwerken is een belangrijk uitgangspunt. De grondkerende constructies markeren de overgang tussen beiden. Grondkerende constructies horen of bij de kunstwerken of bij het landschap en zijn zodanig gematerialiseerd of begroeid. Daarom worden grondkerende constructies begroeid uitgevoerd met zelfhechtende klimplanten. Waar mogelijk dienen grondkeringen te worden uitgevoerd als natuurlijke, groene taluds. Indien er sprake is van ruimtegebrek moet een

^ Afbeelding 4.10: Uitsnede visiekaart, met de beken die Amersfoort binnenkomen

grondkerende constructie worden toegepast. Grondkerende constructies vormen met geluidwerende voorzieningen één samenhangend geheel. Grondkerende constructies dienen minimaal een hellingshoek van 15 graden te maken ten opzichte van verticaal, zodat ze een vloeiend geheel kunnen vormen met geluidchermen.

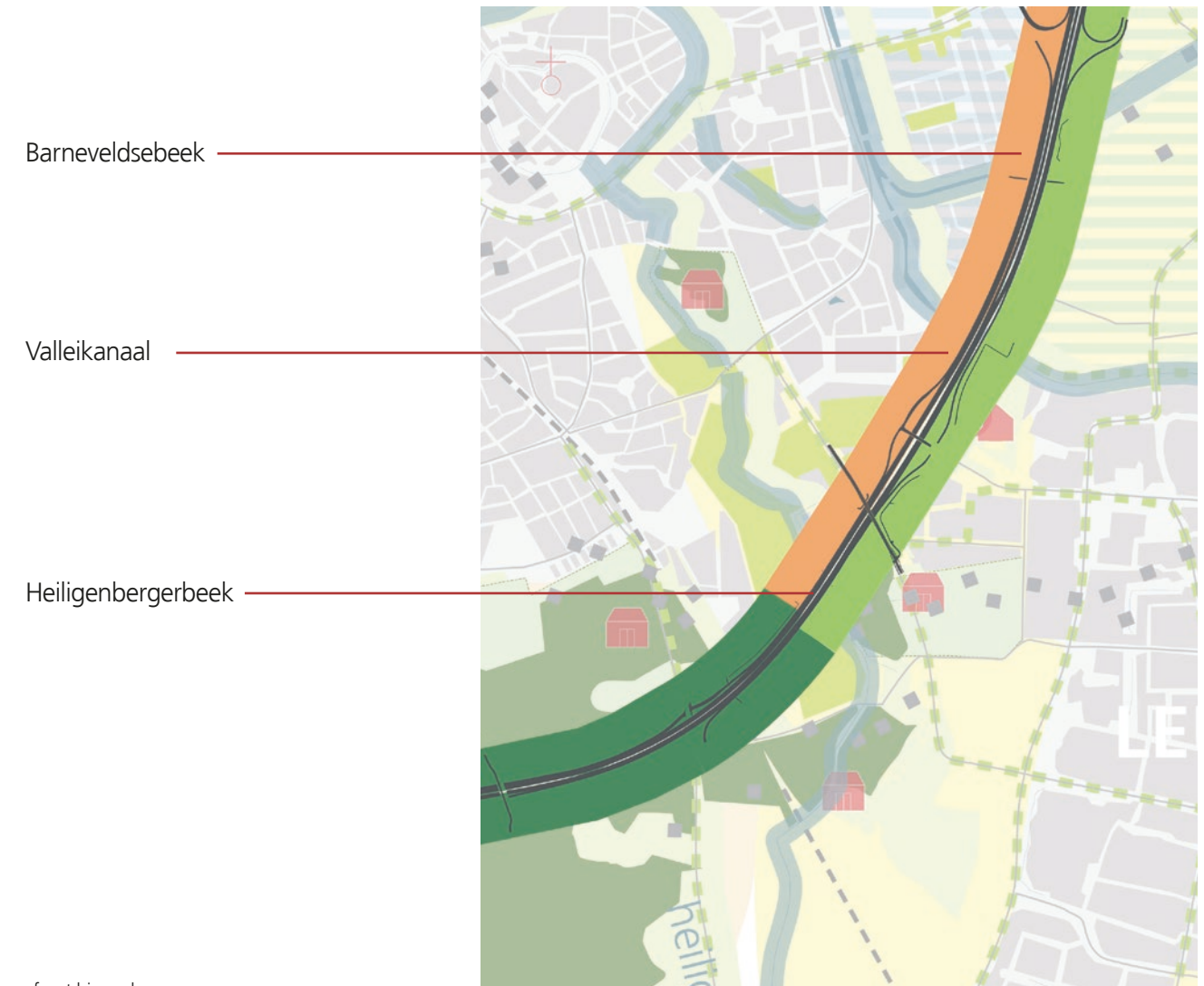
### Geluidwerende voorzieningen

De geluidwerende voorzieningen zijn nieuwe verticale landschappen van begroeide constructies waarin beplanting langdurig aan alle zijden en in de extreme omstandigheden kan gedijen. Ze vormen als het ware grote hagen in het landschap. Geluidwerende voorzieningen hebben geen achterkanten. De geluidwerende voorzieningen zijn daarom onder een hoek van

tenminste 15 graden aan beide zijden geplaatst. Samenhang in materiaal wordt benadrukt middels de begroeiing met klimplanten. De keuze voor het type geluidwering hangt af van de beschikbare ruimte. Er wordt de volgende trits gehanteerd:

1. Grondwal (met begroeiing)
2. Grondwal met tweezijdig begroeid scherm onder 15 graden(A-frame)
3. Tweezijdig begroeid scherm onder 15 graden (A-frame)
4. Verticaal geluidcherm (met begroeiing)

Ter hoogte van kruisende wegen, waterlopen en zichtlocaties worden transparante schermen opgenomen. Deze zijn ondergeschikt aan en passen in het geheel met klimplanten begroeide geluidwerende landschap. Transparante schermen





worden toegepast om zichtbaarheid van zichtlocaties te borgen, sociale veiligheid te vergroten en continuïteit van landschappelijke structuren zichtbaar te houden. Samenhang wordt benadrukt door de positie van transparantie in het totaalontwerp en de detaillering van aansluitingen van de transparante schermen op de overige geluidwerende voorzieningen.

De geluidwerende voorzieningen worden op elk trajectdeel op een specifieke wijze vormgegeven en ingepast.

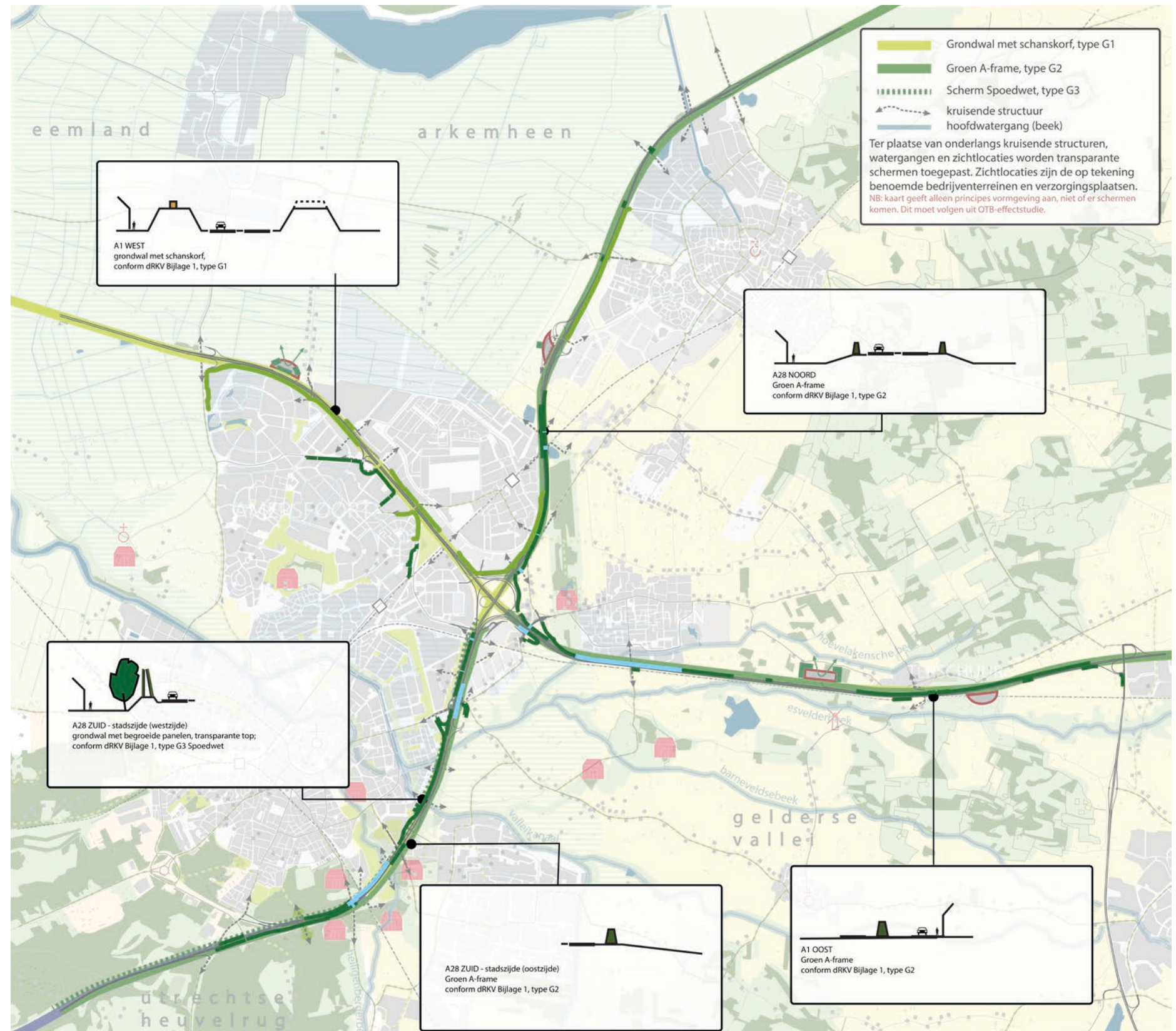
- A1-West: weg door wallenlandschap. Hier worden grondwallen toegepast met schanskorven, aansluitend op de bestaande grondwallen.
- A1-Oost: weg door stad en houtwal: toepassen A-frame op grondwal waar nodig.
- A28-Noord: weg door stad en houtwal: toepassen grondwal met begroeide geluidabsorberende betonpanelen en tweezijdig begroeid scherm. Ter hoogte van het Hoevelakense Bos wordt hierop een uitzondering gemaakt en de meest smalle vorm van geluidvoorziening toegepast.
- A28-Zuid, westzijde: weg door stad en bedrijventerrein. Nieuwe schermen sluiten aan op de vormgeving van bestaande schermen aan de westzijde van de snelweg: deels grondwal in combinatie met begroeide betonpanelen en een transparante top, deels begroeide betonpanelen.

### Wegmeubilair

Er dient een consequent ritme in plaatsing van het wegmeubilair te zijn, zodat een harmonieus totaalbeeld ontstaat en ad hoc oplossingen worden voorkomen.

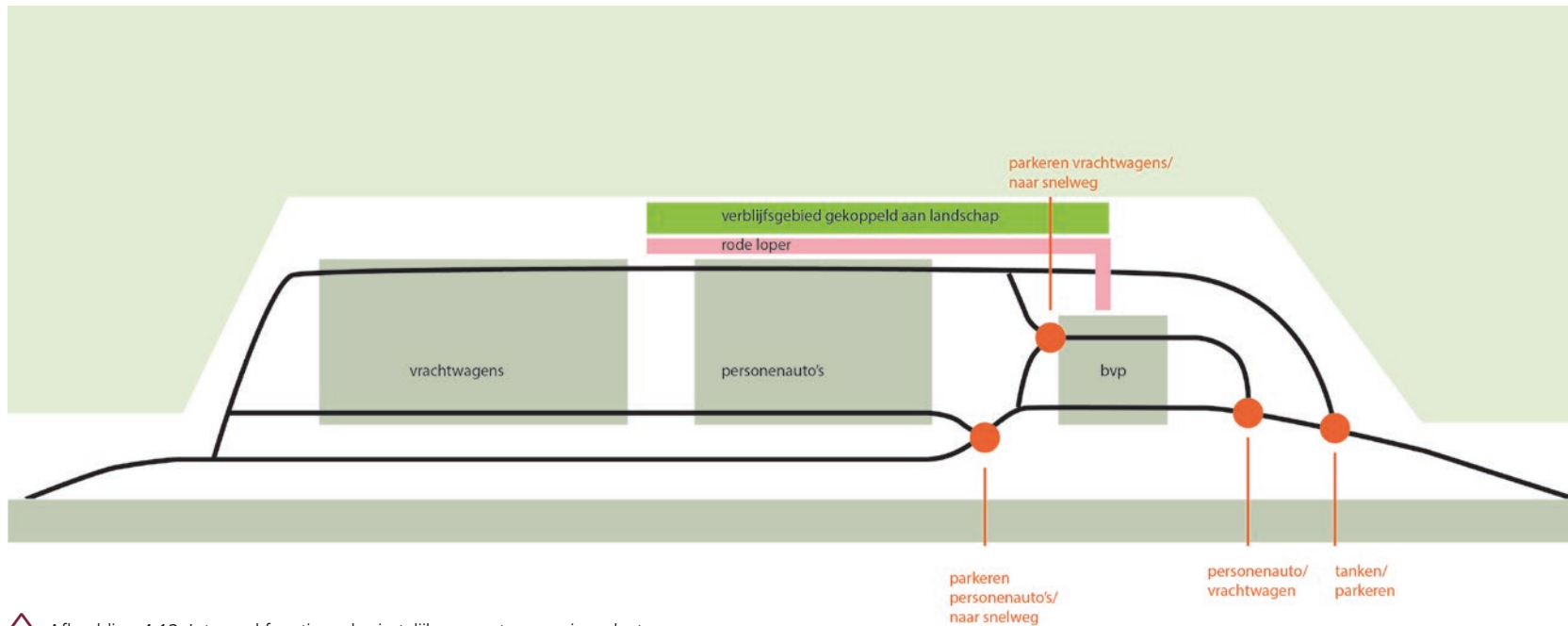
De portalen dienen waar mogelijk te worden uitgevoerd als doorgaande portalen over beide rijrichtingen cq. de volle breedte van het wegprofiel. Indien een doorgaand portaal niet mogelijk is dienen de portalen ofwel in één lijn opgesteld te worden, ofwel duidelijk verspringend ten opzichte van elkaar met een minimale tussenafstand van 30 meter. De portalen mogen het vloeiende verloop van een geluidscherm niet belemmeren. In geen geval mag een geluidscherm onderbroken worden of een geknikt beloop te krijgen ten behoeve van de ondersteuning van een portaal.

Lichtmasten dienen in een logisch en ritmisch patroon geplaatst te zijn en een rustig totaalbeeld op te leveren.



^ Afbeelding 4.11: visiekaart geluidwerende voorzieningen





^ Afbeelding 4.12: Integraal functioneel-ruimtelijk concept verzorgingsplaatsen

De lichtmasten dienen op de snelweg in de middenberm geplaatst te zijn. Bij afritten en opritten is plaatsing in de zijberm toegestaan.

De verlichting van de weg dient aan te sluiten op de aangrenzende weggedelen. Om bij te dragen aan samenhang en continuïteit dienen alle lichtmasten op de snelweg uitgevoerd te zijn met een gelijkende mast en een gelijkend armatuur, in vormgeving, kleur en conservering, als op het aansluitende wegverloop.

### Verzorgingsplaatsen

Verzorgingsplaatsen maken onderdeel uit van het hoofdwegennet. Bij de inrichting van verzorgingsplaatsen is de balans tussen de functionele waarde (voldoende capaciteit, onderhoudbaarheid, bereikbaarheid voorzieningen e.d.) en de belevingswaarde (aantrekkelijkheid, identiteit, veiligheid e.d.) essentieel.

De aantrekkelijkheid van de verzorgingsplaats wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ruimtelijke kwaliteit van de verzorgingsplaats. Hierbij gaan het om de inpassing in het landschap, de inrichting van de verzorgingsplaats zelf en de vormgeving van de voorzieningen. Een kruisingsvrije voetgangersverbinding tussen tankstation en parkeerplaats en aangename verblijfsplekken zijn belangrijke ingrediënten. Belangrijk uitgangspunt is dat het ruimtelijk ontwerp van de verzorgingsplaats leidend is voor de uitwerking in een functioneel, verkeerskundig ontwerp.

- Palmpol is een bestaande verzorgingsplaats die wordt uitgebreid. De singelbeplanting vormt een stevig ruimtelijk kader van Palmpol.
- Neerduist is een bestaande verzorgingsplaats. Neerduist ligt op de overgang van stad naar land. Er is vanaf de verzorgingsplaats goed visueel contact met het landschap middels vensters. De aanwezige volwassen bomen zijn waardevol en maken onderdeel uit van het wegbeeld op de A1.
- Nieuwe Middelaar is een nieuwe verzorgingsplaats. De Nieuwe Middelaar is gelegen in een open, agrarische omgeving met op enige afstand erfbeplantingen. Het gebruik van de verzorgingsplaats dient vanuit de omgeving gezien niet op te vallen. Vanaf de verzorgingsplaats is juist visueel contact met de omgeving gewenst. Een dichte beplantingsstructuur rondom de verzorgingsplaats (het erfkader), in het centrale deel onderbroken door een venster brengt beide wensen bij elkaar.
- Vathorst/Corlaer is een nieuwe verzorgingsplaats en ligt op de overgang van de stadsrand naar het open agrarisch landschap. De verzorgingsplaats ligt ingesloten tussen de autosnelweg enerzijds en de Verbindingsweg. Centraal in de verzorgingsplaats ligt een groene oase. Waterberging past in de rechtlijnige kavelstructuur naast de verzorgingsplaats.

### Integraal functioneel-ruimtelijk concept

De verzorgingsplaatsen worden ontworpen aan de hand van een integraal functioneel-ruimtelijk concept, een soort prototype.

Dit zorgt ervoor dat de verzorgingsplaatsen een herkenbare en logische indeling hebben en er eenduidigheid ontstaat in de oplossingen.

De verzorgingsplaats is opgebouwd uit een opeenvolging van tankstation (bvp), parkeergelegenheid personenauto's en als laatste parkeergelegenheid vrachtwagens. De clustering van parkeergelegenheid per type voertuig zorgt voor een heldere en compacte indeling.

De routing over het terrein verloopt via een vast patroon van keuzemomenten:

1. Bij het verlaten van de snelweg: tanken/parkeren
2. Bij het tankstation: tanken personenauto's/vrachtwagens en bussen
3. Na het tankstation: parkeren/direct naar snelweg
4. Parkeren personenauto's/vrachtwagens

Alle voertuigen die parkeren op de verzorgingsplaats takken aan op de route 'direct naar snelweg' en verlenen voorrang op het verkeer op deze route.

De rode loper is een comfortabele voetgangersverbinding die het bvp via de parkeergelegenheid personenauto's verbindt met het verblijfsgebied aan de landschapszijde van de verzorgingsplaats. Het aantal oversteken op deze verbinding is minimaal voor veiligheid en comfort.











A large, leafy tree in a landscape with a building on the left and a field in the foreground. The tree is the central focus, with its dense canopy filling much of the upper half of the frame. To the left, a portion of a multi-story building with a gabled roof is visible. The foreground shows a green field with a fence line. The sky is a clear, pale blue.

# 5. Landschapsplan op hoofdlijnen



# 5. LANDSCHAPSPLAN OP HOOFDLIJNEN

## 5.1 OVERZICHT LANDSCHAPSPLAN

In dit hoofdstuk wordt de inpassingsvisie verder uitwerkt in een concreet plan. Op basis van de opgestelde landschapsvisie, met inachtneming van de cultuurhistorische en recreatieve waarden in het plangebied worden de volgende landschappelijke maatregelen genomen.

Daarnaast zijn in het Landschapsplan diverse eisen vanuit de thema's water, natuur en geluid ruimtelijk vertaald en ingepast. Deze zijn terug te vinden in paragraaf 5.2. Bij natuur is daarbij niet alleen aandacht besteed aan noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen, maar ook aan mogelijke verbeteringen van bestaande waarden en habitats. Voor de achtergronden van de mitigerende en compenserende maatregelen wordt verwezen naar de besluittekst van het OTB en de onderliggende rapportages van de verschillende effectstudies. In hoofdstuk 6 is de inpassing aan de hand van deelgebieden toegelicht.

## 5.2 THEMATISCH OVERZICHT COMPENSERENDE EN MITIGERENDE MAATREGELEN

### Overzicht inpassing Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit

De maatregelen vanuit Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit die in het tracébesluit zijn opgenomen staan in de tabellen op de volgende pagina's. De maatregelen zijn opgenomen in het Landschapsplan, waarbij ten aanzien van beplantingsmaatregelen een indicatieve inrichtingsschets is opgenomen. De maatregelen worden getroffen binnen de maatregelvlakken "landschappelijke inpassing" en "waterhuishouding" op de detailkaarten van het OTB. Beplanting wordt gerealiseerd binnen de daarbij gespecificeerde "beplantingsvlakken".

De maatregelen hebben betrekking op behoud en/of herstel van beplanting, herstel van aangetaste landgoederen en versterking van landschappelijk structuren zoals beekdalen. Ook zijn er maatregelen om cultuurhistorische structuren zichtbaarder te maken, zoals de Grebbelinie. Maatregelen om de ruimtelijke

kwaliteit te versterken hebben onder andere betrekking op herstel van wandelroutes en herstel van beplantingstructuren waar achterkantsituaties in beeld komen door de verbreding van de snelwegen.

Naast de maatregelen die in het tracébesluit zelf zijn vastgelegd, wordt voor een aantal locaties met derden een proces doorlopen om aanvullende ruimtelijke kwaliteit te realiseren:

- Tussen de weg en het spoor langs de A1-Oost is behoud danwel nieuwe beplanting niet mogelijk. Vanwege de eisen van ProRail mag er geen beplanting dicht langs het spoor komen. In het landschapsplan is een indicatief wensbeeld voor deze maatregel opgenomen. Daarbij is gekeken naar erven die zicht op de snelweg krijgen door het verdwijnen van de beplantingsstrook tussen spoor en weg, en daar is

indicatief een bomenrij aangegeven (niet persé op het land van betreffende erven). Er is een gebiedsproces gestart om met eigenaren tot overeenkomsten te komen ten aanzien van deze beplanting.

- Met de beheerders van de landgoederen Hoevelaken, Nimmerdor en Buitenplaats Heiligenberg wordt in een afzonderlijke overeenkomst een financiële bijdrage overeengekomen ten behoeve van de versterking van de aanwezige beplanting.

	Bomen	Bomen in bomenrij	Bos/gesloten beplanting (ha)
<b>Beplanting binnen Wet Natuurbescherming (inclusief NNN bos)</b>			
Gelderland	30	210	10,42
Utrecht	14	486	10,48
<b>Beplanting binnen bebouwde kom-APV (inclusief NNN bos)</b>			
Amersfoort	72	1.356	14,91
Nijkerk	21	19	0,6
Barneveld	0	54	0,1
<b>TOTAAL</b>	<b>137</b>	<b>2.125</b>	<b>36,51</b>

^ Tabel 5.1: overzicht te compenseren beplanting

Onderverdeling	Aantasting*	Toeslag	Totale opgave compensatie	Compensatie binnen OTB-grens	Compensatie buiten OTB grens
Bomen	11,3 ha (2.262 st)		11,3 ha (2.262 st)	8,2 ha (1.648 st)	3,1 ha (614 st)
Bos/gesloten beplanting in ha	31,3 ha	3,2 ha Utrecht 4,4 ha Gelderland	38,9 ha	23,3 ha	15,6 ha
<b>Totaal</b>	<b>42,6 ha</b>	<b>7,6 ha</b>	<b>50,2 ha</b>	<b>31,5 ha</b>	<b>18,7 ha</b>

\* Exclusief 5,2 ha bos binnen NNN-gebieden

^ Tabel 5.2: gecompenseerde beplanting binnen het OTB-Landschapsplan



### Boscompensatie

Binnen de plangrens bevindt zich hoofdzakelijk inheemse beplanting. Deze bestaat uit, solitaire bomen, laanbeplanting en bosjes. In totaal wordt het volgende aan houtopstanden gekapt:

- Circa 36,5 ha bos/gesloten beplanting (bomen en struiken). Hiervan is 5,2 ha aangewezen als NNN-gebied, dit zal vanuit het aspect natuur worden gecompenseerd.
- Circa 11,3 ha aan bomen<sup>6</sup>, bomenrij<sup>7</sup> of laan (circa 2.262 bomen).

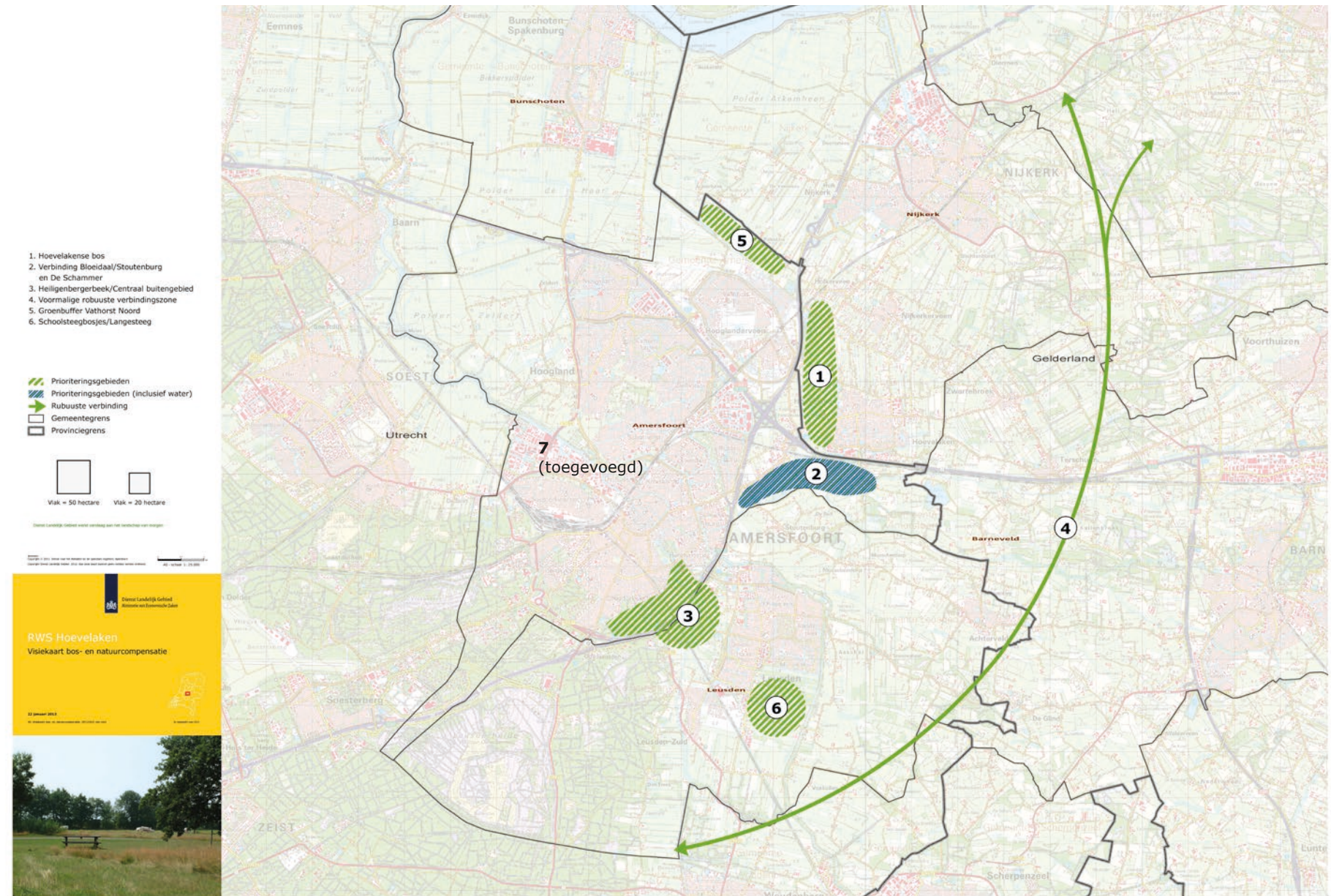
In totaal wordt er daarmee 47,8 ha aan houtopstanden aangetast. Dit is inclusief 5,2 ha aantasting NNN-gebieden, wat gecompenseerd wordt vanuit het aspect natuur. In de genoemde getallen is zowel het ruimtebeslag van de wegverbreding als van de benodigde werkterreinen voor de wegverbreding meegerekend (inclusief bouw hubs). Er is een correctie uitgevoerd voor de beplanting binnen dit ruimtebeslag die gehandhaafd kan blijven.

Het aantal hectare houtopstanden dat verdwijnt wordt gecompenseerd. Daarbij wordt een kwalitatieve toeslag toegepast voor 21,0 ha te kappen houtopstanden die onder de provinciale regelgeving vallen. Deze toeslag houdt rekening met de wijziging van de kwaliteit van de beplanting. Zo wordt voor het verdwijnen van een beplantingsstrook met daarin bijvoorbeeld oudere bomen, op andere plekken nieuw bosplantsoen teruggeplaatst. Vervolgens duurt het na aanplant (tientallen) jaren voordat weer een vergelijkbaar beeld ontstaat. De kwalitatieve toeslag is gebaseerd op de leeftijd van de te kappen houtopstanden en bedraagt in totaal 7,6 ha.

Binnen de OTB-grens vindt herplant van 31,5 ha houtopstanden (bos en bomen) plaats. Hierbij is uitgegaan van het Landschapsplan A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en de beschikbare ruimte binnen de OTB-grens. Omdat binnen de OTB-grens van onvoldoende ruimte beschikbaar is om alle herplant te realiseren, dient de resterende 18,7 ha buiten het plangebied gecompenseerd te worden. Daarvoor zijn in het kader van BOK 2 zoekgebieden aangewezen. Nadere informatie is terug te vinden in het Mitigatie- en compensatieplan Bos- en Natuur dat als bijlage E is opgenomen bij het OTB.

<sup>6</sup> Uitgaande van 50m<sup>2</sup> per boom.

<sup>7</sup> Uitgaande van een plantafstand van 7 meter in de bomenrij.



Afbeelding 5.1: Visiekaart bos- en natuurcompensatie (Bron: RWS)

Uitgangspunt voor de boscompensatie is dat bomen in eerste instantie binnen het projectgebied worden terug geplant. Waar dit niet mogelijk is wordt aansluiting gezocht met plannen uit de omgeving. Rijkswaterstaat heeft samen met de gebiedspartijen een visie opgesteld met zogenaamde prioriteringsgebieden voor de compensatie van bos en natuur (NNN).

De prioriteringsgebieden zijn, zie afbeelding 5.1:

1. Hoevelakense Bos
2. Verbinding Bloeddaal/Stoutenburg

3. Heiligenbergerbeek/Centraal Buitengebied
4. Voormalige robuuste verbindingzone
5. Groenbuffer Vathorst/Noord
6. Schoolsteegbosjes/Langesteeg

In het traject na opstelling van de BOK is een zevende locatie toegevoegd:

7. Melksteeg

De uitwerking van deze compensatieopgaven valt buiten dit Landschapsplan.



Tabel 1 Mitigerende maatregelen Landschap

Locatie / aanleiding	Maatregel
Hoevelakense beek (A1-Oost).	Geluidscherm transparant uitvoeren en herplant beekbegeleidende beplanting.
Hoevelakense beek t.p.v. bedrijventerrein Overhorst (A1-Oost).	Beekbegeleidende beplanting behouden dan wel herstellen.
Boerderij Korlaarseweg 5 (A1-Oost)	Opnieuw aanbrengen erfbeplanting.
Terschuur, tussen A1 en Hoevelakenseweg (A1-Oost)	Achter het nieuwe geluidscherm: enkele bomenrij zoveel mogelijk behouden en zo nodig aanvullen met nieuwe bomen van voldoende omvang.
Zeumerse beek t.h.v. verzorgingsplaats Palmpol (A1-Oost)	Aanbrengen natuurlijke oever
Kruising Grebbelinie A28-Zuid.	Beleefbaarheid en zichtbaarheid Grebbelinie en Kazemat Mosselpad vergroten langs het Valleikanaal/aansluiting 6 Leusden (A28-Zuid).
Dammersbeek (A28-Noord km 33,33).	Dammersbeek zichtbaar houden door plaatselijk de berm te versmallen.

Tabel 2 Mitigerende maatregelen Cultuurhistorie

Maatregel cultuurhistorie	Maatregel
Rijksmonument Nimmedor t.p.v. woning/kavel Arnhemseweg 215	Ruimtebeslag beperken op afschermende beplanting door watergang aan te sluiten op bestaande bermsloot.
Landgoed Hoevelaken (A28-Noord, oostzijde, km 29.0-29.1).	Versterken rand Hoevelakense bos door natuurlijke inrichting van vrijgekomen perceel, met beplanting in combinatie met waterberging (overloopgebied).

Tabel 3 Mitigerende maatregelen Ruimtelijke kwaliteit

Maatregel ruimtelijke kwaliteit	Maatregel
Oude Zevenhuizerstraat (A1-West).	Beplanting langs weg aan zijde vuilstort Smink handhaven en/of versterken.
Aan noord en zuidkant A1-West <ul style="list-style-type: none"> <li>Ter hoogte van de Smink en langs de geluidswal.</li> <li>Aan zuidzijde vanaf aansluiting Bunschoten tot Oude Zevenhuizerstraat.</li> <li>Ten noorden van Reiniertunnel.</li> <li>Vanaf aansluiting Amersfoort noord tot aan Knooppunt Hoevelaken</li> <li>Aan noordkant vanaf verzorgingsplaats Neerduist tot circa kruising met spoorlijn Amersfoort-Zwolle.</li> <li>Lindeboomseweg.</li> </ul>	Behoud en herstellen laanbeplanting.
Rondweg Oost (A1-West)	Handhaven/herstellen huidige boomstructuren.
Knooppunt vanaf Nijkerkerstraat (kwadrant van A1-Oost naar A28-Noord) tot onderdoorgang Van Tuylstraat.	Realiseren bomenrij (elzensingel) en watergang met eenduidig profiel en breedte.
Zuidwestboog knoop Hoevelaken (ter hoogte van De Hoef).	Groene afscherming naar achterkanten bedrijven handhaven en/of nieuw planten in vergelijkbare kwaliteit.
Landgoed Hoevelaken (A1-Oost noordzijde tussen bedrijventerrein Overhorst en de afslag Hoevelaken).	Handhaven of terugbrengen afschermende houtsingel

Maatregel ruimtelijke kwaliteit	Maatregel
Bedrijventerrein Overhorst en Horstbeek. (A1-Oost).	Behouden en/of herstellen lokale informele wandelroutes/ommetjes nabij de snelweg.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zevenhuizerstraat &amp; Heideweg (A1-West).</li> <li>Stoutenburgerlaan, Stoutenburgerweg, Bruneseengweg (A1-Oost).</li> <li>Tussen Outputweg/Energieweg en Heiligenbergerweg (A28-Zuid).</li> <li>Bunschoterweg, Watergoorweg &amp; Arkervaart (A28-Noord).</li> </ul>	Behoud en herstel beplanting kruisende en parallelle structuren.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aansluiting 12 Bunschoten Spakenburg en aansluiting 13 Amersfoort-Noord (A1-West).</li> <li>Aansluiting 14 Hoevelaken en aansluiting 15 Barneveld (A1-Oost).</li> <li>Aansluiting 6 Leusden Zuid en aansluiting 7 Leusden (A28-Zuid).</li> <li>Aansluiting 9 Nijkerk (A28-Noord).</li> </ul>	Behoud en/of herstel beplanting in aansluitingen.
Holte van de geluidswal Nieuwland (A1-West).	Boomgroep behouden of herplanten
Knooppunt Hoevelaken	Aanbrengen bosvakkens in overhoeken rondom de kom in combinatie met piekberging water.
KW410 Oude Zevenhuizerstraat (A1-West).	Toepassen talud met beplanting in plaats van damwand noordelijk landhoofd
Circa Km 17.75 (A28-Zuid).	Inpassen te behouden schermdeel met afbeelding Anne Frank zo dicht mogelijk bij de huidige locatie.
A28-Zuid t.p.v. Dorrestein, Rustenburg tussen Outputweg en A28, aansluiting Hogeweg (A28-Zuid).	Deels vervangen huidige beplantingsrand en deels aanbrengen van nieuwe beplantingsrand op de taluds.
Park Randenbroek en beekdal Heiligenbergerbeek (A28-Zuid).	Toevoegen brede beplantingsrand langs noordzijde A28
Huidige rustplaats Uilengoor en verzorgingsplaats Middelaar (A28-Noord: km 30.8, A1-Oost: km 48.3 Middelaar, km 53 Uilengoor)	Behoud en aanvulling beplanting.
Aansluiting 14 Hoevelaken in de driehoek zuidzijde A1, tussen A1 en spoor (A1-Oost).	Versterken groene buffer tussen Schammer (zuidzijde A1) en landgoed Hoevelaken (noordzijde A1)
Grondwal Schammer (A28-Zuid).	Wal opnieuw beplanten
Aansluiting 8 Amersfoort tussen toerit A28 en afrit Hogeweg (A28-Zuid).	Aan de westzijde in de aansluiting water realiseren.

Tabel 5.2: Tabel Mitigerende maatregelen Landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie





## LEGENDA

### THEMAKAART NATUUR

- Groene ontwikkelingszone / contour
- Natuurnetwerk Nederland
- Natura 2000
- Verbindingszone
- Verbinding beek
- Droge verbinding
- Vliegrouete vleermuizen
- Beek

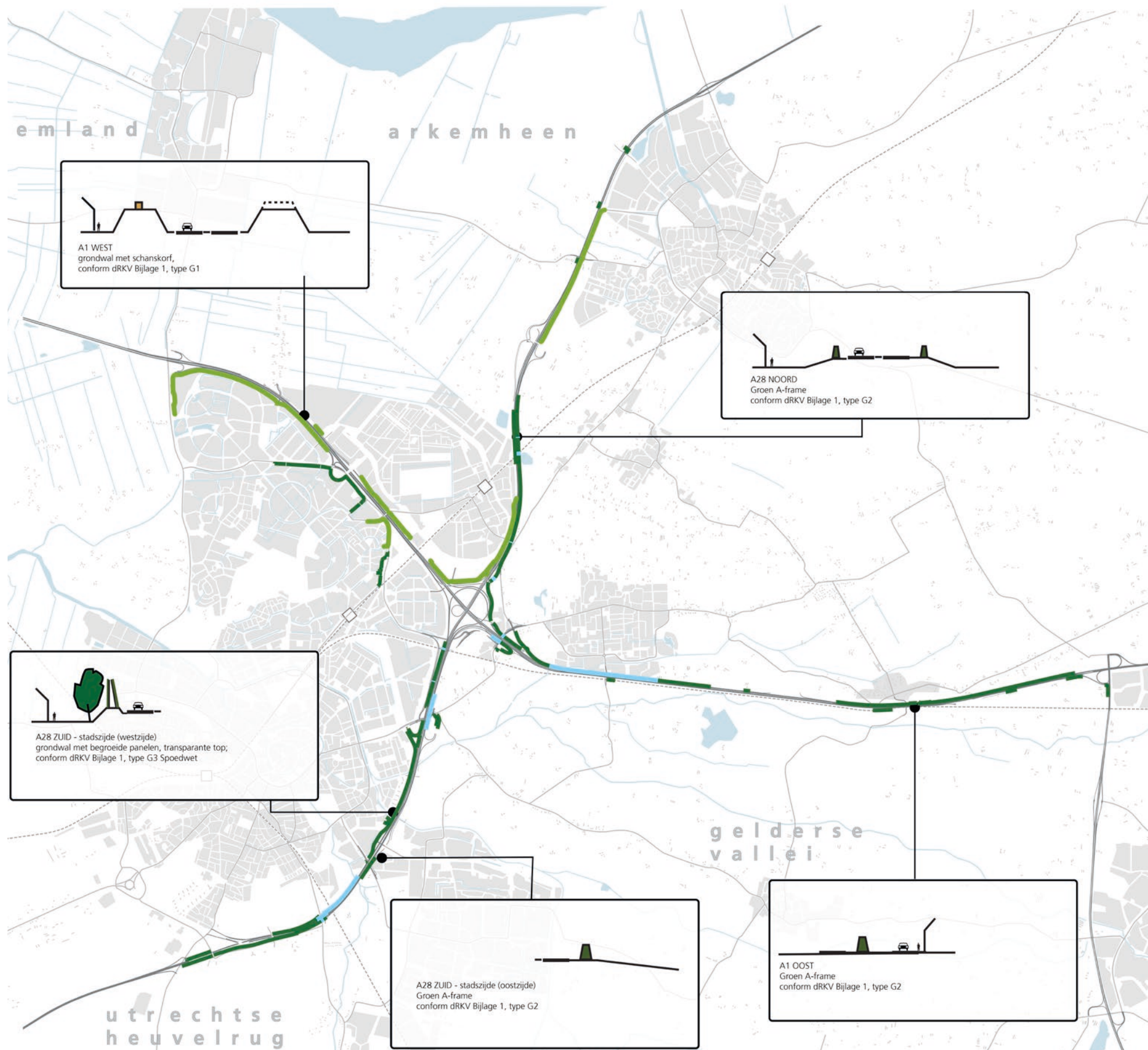
### Overzicht inpassing maatregelen natuur

Voor de aanleg van A28/A1 Knooppunt Hoevelaken wordt een aantal mitigerende maatregelen getroffen ter beperking van effecten die de nieuwe rijksweg heeft op beschermde gebieden of soorten. Deze maatregelen staan uitgebreid beschreven in het deelrapport Natuur en het bijbehorende Mitigatie- en compensatieplan Bos en Natuur. Daarnaast zijn bij de uitwerking van het Landschapsplan mogelijkheden onderkend om meerwaarde voor natuur te realiseren. Deze twee typen maatregelen samen vormen de ecologische inpassing van het Landschapsplan. Ruimtelijk worden ecologische maatregelen zo ingezet dat er robuuste landschapsstructuren ontstaan.

Belangrijke ruimtelijke maatregelen voor natuur betreffen het behouden en herstellen van singels en andere houtopstanden die een geleidende functie hebben voor vaste vliegrouetes van vleermuizen. Dit speelt met name bij kruisingen van vliegrouetes met de A28 en A1 onder en over kunstwerken. Verder wordt gezorgd voor een beperking van de impact op beschermde gebieden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) door waar mogelijk deze gebieden na de ingreep opnieuw in te richten op een wijze die aansluit bij de doelen van de NNN. Dit speelt onder andere bij het ecorecreaduct Paradijsweg (kunstwerk inbedden in NNN-gebieden Nimmerdor en Den Treek door realisatie van leefgebied voor reptielen en amfibieën, overgaand in droog bosgebied), het waterbuffergebied bij Heiligenbergerbeek (creëren leefgebied ringslang, passend bij doelstelling EVZ) en de uitbreiding van VZP Palmpol (aanbrengen singelbeplanting

Afbeelding 5.2:





### LEGENDA

#### THEMAKAART GELUIDSWERING

- Geluidswal, met eventuele topscherme
- Schermen begroeid
- Schermen transparant

passend bij beeklandschap). Resterend oppervlakteverlies van NNN wordt buiten het plangebied gecompenseerd. De Heiligenbergerbeek, het Valleikanaal en de Barneveldse beek vormen samen met hun (natuurlijk ingerichte) oevers ecologische verbindingen tussen de Gelderse Vallei en de 'groene wiggen' in de stad Amersfoort. De beken inclusief de doorlopende oevers kruisen onder de A28-Zuid door. Deze kruisingen met doorlopende oevers, de beek en de ruimte daarboven blijven in de nieuwe situatie beschikbaar voor de dierlijke gebruikers.

#### Overzicht inpassing maatregelen geluid

Uit de geluidonderzoeken blijkt dat over een groot gedeelte van het traject geluidwerende voorzieningen nodig zijn. Bij de afweging van maatregelen is uitgegaan van het wettelijk doelmatigheidscriterium (DMC). Met gemeente Nijkerk zijn afspraken gemaakt over de opname van bovenwettelijke geluidmaatregelen in het OTB. Beide worden in samenhang landschappelijk uitgewerkt, conform de landschapsvisie: Langs de A1 grondwallen, langs de A28-Zuid stadzijde vormgeving conform het bestaande Spoeuwetscherm en langs het overige deel de zogenaamde 'A-frames': tweezijdig begroeide schermen.

Afbeelding 5.3:



### Sociale aspecten en recreatie

De sociale veiligheid van kruisende structuren en aantasting van recreatieve gebieden is onderzocht. In het ontwerp zijn standaard mitigerende maatregelen opgenomen. Het betreft het herstellen van doorgaande, kruisende wegen, inclusief naastgelegen vrijliggende fietspaden. Belangrijke aandachtspunten bij sociale veiligheid zijn overzicht, doorzicht, verlichting en verzorging. Deze punten worden meegenomen bij de uitwerking van de kunstwerken. Zo worden er waar mogelijk vides voor daglichttoetreding toegepast in onderdoorgangen, en toeleidende paden naar onderdoorgangen recht gehouden voor optimaal doorzicht. Voor een goede verzorging moeten duidelijke beheerafspraken gemaakt worden.

### Overzicht inpassing maatregelen water

Bij het aspect water gaat het om het waarborgen van waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterveiligheid van zowel oppervlaktewater als grondwater.

Vanuit de waterbeheerders geldt dat het watersysteem niet mag verslechteren. Hiervoor zijn in het ontwerp verscheidene, vaak ruimtelijke, oplossingen opgenomen, waardoor water een grote invloed heeft op ruimtebeslag en ruimtewerking.

De verbreding van de rijkswegen en het onderliggende wegennet leiden tot een toename van verhard oppervlak. Hierbij gaat oppervlak verloren waar regenwater in de huidige situatie kan infiltreren. Bij verhard oppervlak wordt dat water meteen afgevoerd en dat resulteert in een toename aan versnelde afvoer. In het ontwerp wordt dit gecompenseerd door meer open water te graven waar deze afvoer kan worden geborgen. Een bijkomend gevolg van de verbreding van de rijkswegen is dat de watergangen naast de weg worden gedempt. Ook dit verloren wateroppervlak wordt gecompenseerd. In totaal wordt er ruim meer oppervlaktewater gecompenseerd dan noodzakelijk, waardoor het watersysteem klimaatbestendiger

wordt. De nieuwe watergangen, die ter compensatie worden gegraven, worden aangesloten op het bestaande watersysteem, daar waar nodig door het aanbrengen van nieuwe duikers of het verlengen van bestaande duikers. De watergangen worden ingepast conform de landschapsvisie. Op enkele locaties is het niet wenselijk open water te graven, zoals ter plaatse van het knooppunt. Grote watervlakken zijn hier niet gewenst vanwege vogel aantrekkende werking, die de verkeersveiligheid beïnvloeden. Op deze locaties worden verlagingen in het maaiveld gerealiseerd die waterbergend functioneren in natte periodes, maar droog staan als de berging niet meer noodzakelijk is. Tevens biedt dit de mogelijkheid voor meervoudig ruimtegebruik: boscompensatie en watercompensatie. Alle watergangen en duikers zijn onderhoudbaar. Voor de watergangen houdt dit in dat er een onderhoudsstrook, tot 5 m breed, naast de watergang aanwezig is.

De kwaliteit van het oppervlaktewater wordt niet verslechterd. Om te voorkomen dat het vervuilde wegwater rechtstreeks loost op de KRW-wateren wordt zoveel mogelijk afgewaterd via bermen. Bermen worden zo gerealiseerd dat water bij infiltratie wordt gezuiverd. Indien water niet via de bermen kan uitstromen wordt het water in de niet-KRW watergangen langs de wegen afgevoerd. Ook voor alle kunstwerken die het oppervlaktewater kruisen, zoals de viaducten over de KRW-wateren, wordt water via zuiverende bermen afgevoerd.

Een deel van het plangebied ligt laaggelegen en wordt beschermt door de primaire waterkeringen langs de randmeren en bij de Nederrijn. Het ontwerp heeft geen invloed op deze keringen en de veiligheid die zij bieden. In het plangebied zijn aan weerszijde van de Arkervaart, aan de noordwestzijde van de A28-Noord 'overige' keringen aanwezig. De stabiliteit en hoogte van deze keringen wordt niet verslechterd door het ontwerp.

### Overzicht maatregelen ruimtegebruik

Bij het uitwerken van het OTB-ontwerp is de aantasting van objecten (woningen, schuren, bedrijfspanden, etc.) zoveel mogelijk voorkomen, bijvoorbeeld door lokaal een watergang langs de weg te vervangen door een duiker of een begroeide grondkering toe te passen in plaats van een talud. Desondanks kan vanwege de aard van het project (verbreding van een weg) en de omvang van het plangebied niet voorkomen worden dat er objecten moeten wijken als gevolg van het project. (Recreatieve) verbindingen waarmee deze routes die de A1 en A28 kruisen blijven allen gehandhaafd waardoor er geen effecten op bestaande recreatieve routes optreden. Het project creëert nieuwe verbindingen om de A28 te kruisen, waarvan in dit deelgebied de fietsverbinding Barneveldse beek en de voetgangerstunnel Heiligenbergerbeek een recreatieve functie hebben. Ze vormen een nieuwe verbinding tussen het stedelijk gebied van Amersfoort en het buitengebied ten oosten van de A28. Ruimtebeslag op een gebouw en voetbalveld van voetbalvereniging AFC Quick 1890 wordt voorkomen door hier geen watergang langs de A28 aan te leggen, maar de afwatering te regelen met een grindkoffer.



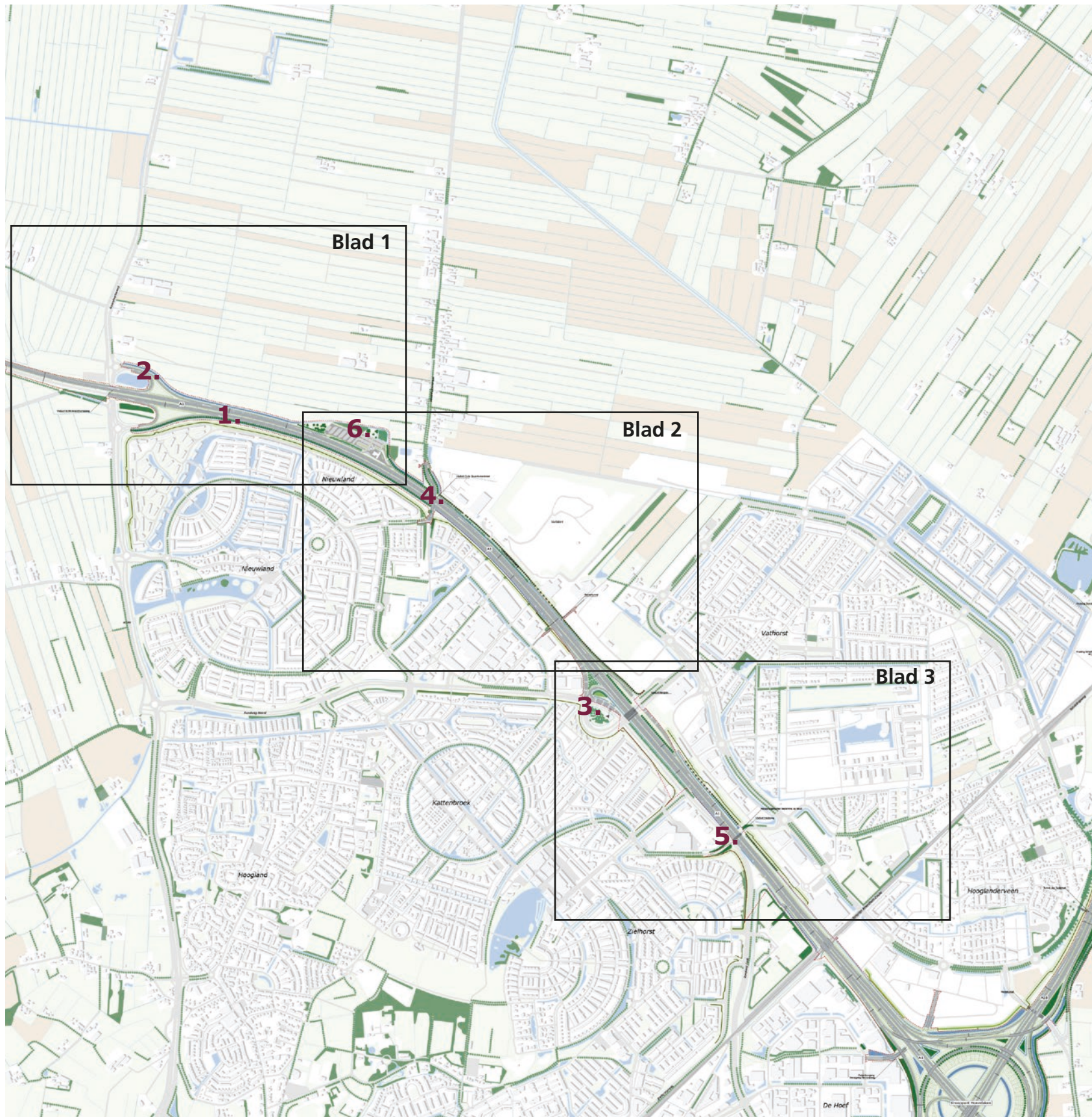




A photograph of a landscape. In the foreground, there is a pond with some reeds and grasses. The middle ground is filled with many bare trees, likely deciduous, with their branches silhouetted against a clear blue sky. In the background, a building with a red roof is visible through the trees. The overall scene is a natural, somewhat desolate landscape.

# 6. Uitwerking landschapsplan





< Overzichtskaart deelgebied A1 West, schaal 1:25.000; de rode nummers verwijzen naar de beschrijving van de inpassing.



# 6.

## UITWERKING LANDSCHAPSPLAN

### 6.1 UITWERKING DEELGEBIEDEN

In dit hoofdstuk wordt de visie vertaald naar concrete uitwerking. Het landschapsplan wordt beschreven per deelgebied, waarna een reeks plankaarten schaal 1:5000 en profielen schaal 1:500 volgen. De verzorgingsplaatsen worden aan het eind in detail toegelicht en gevisualiseerd.

#### Deelgebieden

- A1-West
- Knooppunt Hoevelaken
- A1-Oost
- A28-Zuid
- A28-Noord

#### Details verzorgingsplaatsen

- Neerduist
- Nieuwe Middelaar
- Palmpol
- Vathorst Corlaer

### A1-WEST

#### Ruimtelijke beschrijving inpassing

De A1-West is een 'Weg door de stad'. Amersfoort profileert zich hier aan de snelweg. Het principeprofiel bestaat uit een inpassing door middel van bomenlanen en strakke grondwallen, met doorzichten naar bedrijfsgebouwen. In de toekomst zullen hier nog meer bedrijfspanden bij komen met een voortzetting van het beeld met de groene wal. Het principeprofiel kan niet overal worden doorgevoerd. Langs enkele zones zijn geen geluidwallen noodzakelijk, en ontbreekt de wal. Door ruimtegebrek tussen snelweg en bebouwing is het planten van een (dubbele) bomenrij niet altijd mogelijk.

De snelweg gaat hier dwars door stedelijk gebied. Een groene inpassing van de snelweg vanuit de omgeving is essentieel. Ter plaatse van de wijken Nieuwland, Kattenbroek en Zielhorst en Vathorst zorgen de geluidwallen voor een groene inpassing.

De nieuwe bomenrijen langs de A1 zorgen voor een extra groene laag. De groensingels rondom Sportpark Zielhorst blijven behouden, waardoor de groene beleving van het complex geborgd is. Ter plaatse van kruisende structuren (Oude Zevenhuizerstraat en de Heideweg (4/5) wordt begeleidende beplanting behouden of hersteld, zodat de belevingskwaliteit van de uitvalswegen niet verslechterd.

Geluidmaatregelen worden vormgegeven binnen het huidige ontwerp van de bestaande geluidwallen. Bestaande bomenrijen worden zoveel mogelijk behouden. Op een aantal plaatsen zijn er nu dubbele bomenrijen, waarvan één rij gehandhaafd kan worden, bijvoorbeeld ter plaatse van Rondweg Oost en de verzorgingsplaats Neerduist. In het profiel is tevens maximaal gezocht naar ruimte voor nieuwe bomenrijen, om het kenmerkende profiel te versterken. Zo wordt langs de noordrand van Nieuwland een nieuwe bomenrij toegevoegd (1).

Ter plaatse van de aansluitingen sluit de inrichting aan op de omgeving: open en met veel water bij aansluiting Bunschoten

(2) en een formele opstelling van laanbomen bij aansluiting Amersfoort-Noord (3).

De verzorgingsplaats Neerduist (6) wordt geheel heringericht, met oog voor verblijfskwaliteit en inpassing naar de omgeving. De bestaande beplanting aan de omgevingszijde wordt zoveel mogelijk gehandhaafd, zodat de uitstraling naar Eemland beperkt blijft. De vormgeving en inpassing van de verzorgingsplaats wordt nader uitgewerkt bij het detail 'Neerduist'.



A1 WEST - BLAD 1

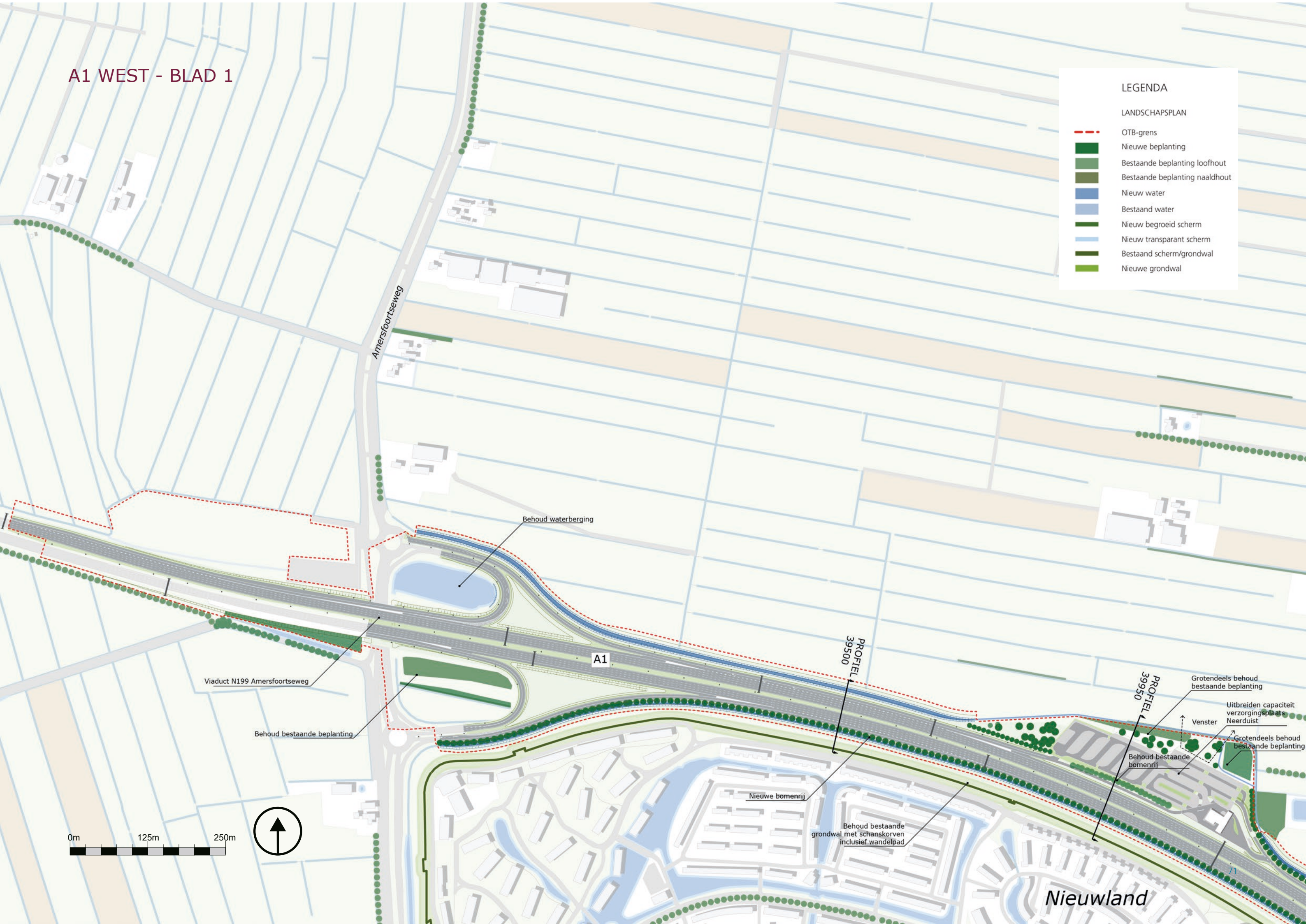




LEGENDA

LANDSCHAPSPLAN

- OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal



Viaduct N199 Amersfoortseweg

Behoud waterberging

A1

Behoud bestaande beplanting

Nieuwe bomenrij

Behoud bestaande grondwal met schanskorven inclusief wandelpad

PROFIEL 39500

PROFIEL 3950

Grotendeels behoud bestaande beplanting

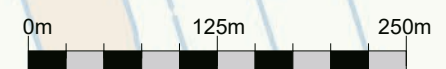
Uitbreiden capaciteit verzorgingsplaats Neerduist

Grotendeels behoud bestaande beplanting

Behoud bestaande bomenrij

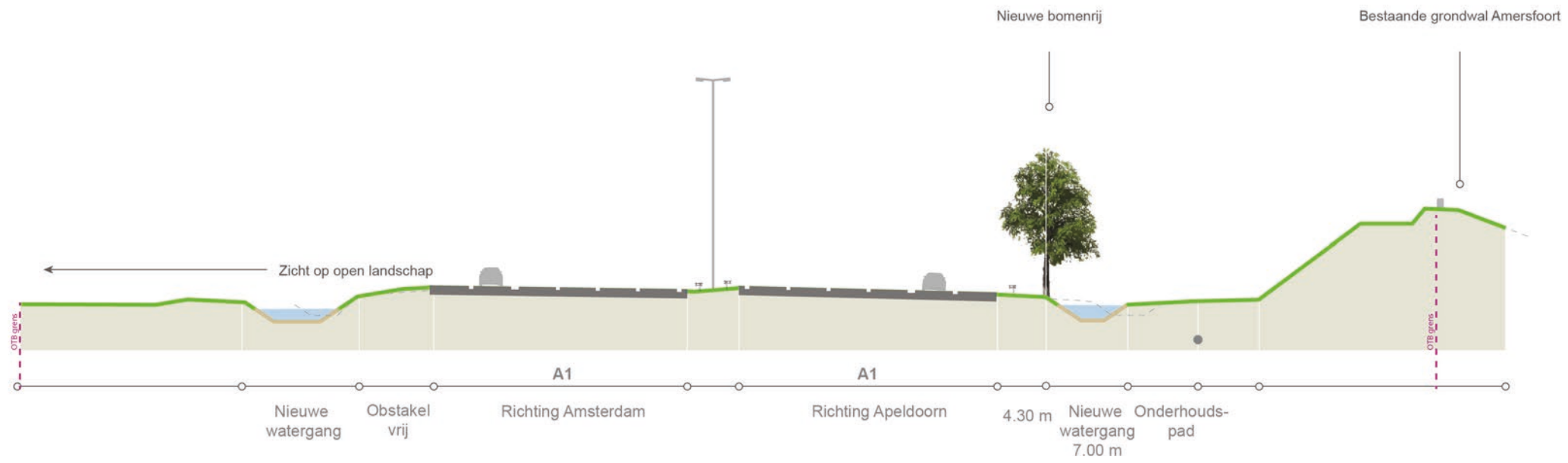
Venster

Nieuwland

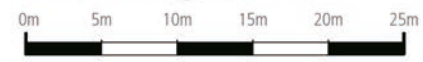




# A1 WEST - BLAD 1

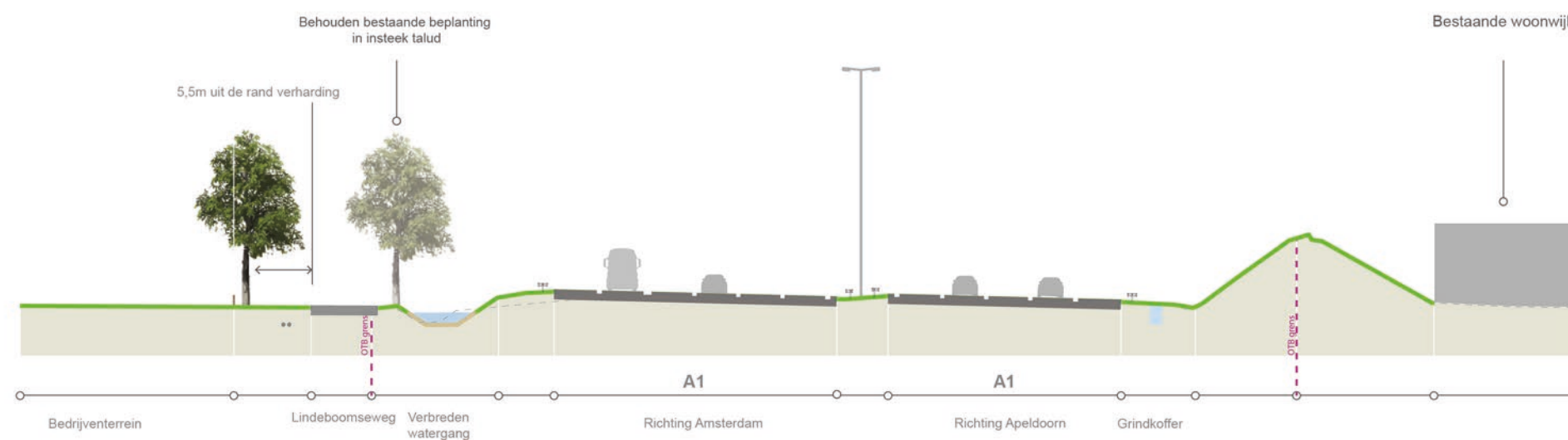
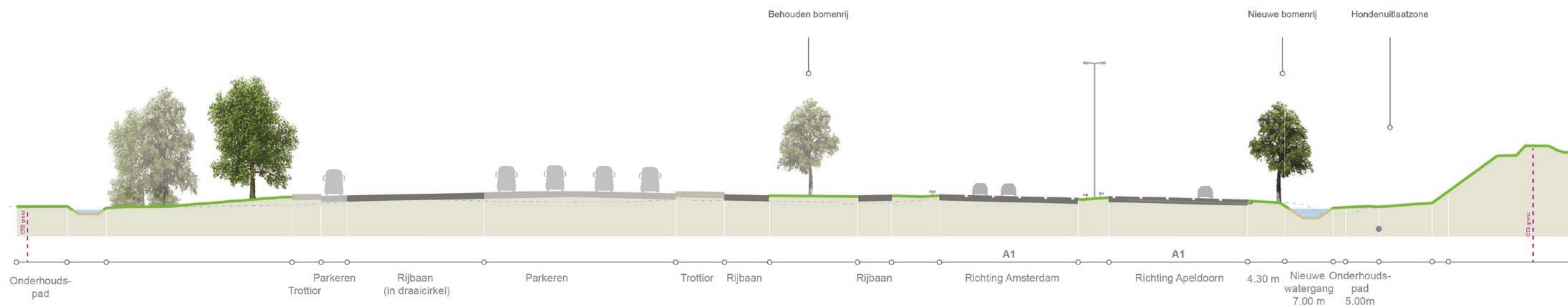


## Metrering 39500





# A1 WEST - BLAD 2





A1 WEST - BLAD 2





# A1 WEST - BLAD 2

## LEGENDA

- LANDSCHAPSPLAN
- - - OTB-grens
  - Nieuwe beplanting
  - Bestaande beplanting loofhout
  - Bestaande beplanting naaldhout
  - Nieuw water
  - Bestaand water
  - Nieuw begroeid scherm
  - Nieuw transparant scherm
  - Bestaand scherm/grondwal
  - Nieuwe grondwal



Grotendeels behoud  
bestaande beplanting  
 Venster  
 Uitbreiden capaciteit  
verzorgingsplaats  
Neerduist  
 Grotendeels behoud  
bestaande beplanting  
 Behoud bestaande  
bomenrij

Herplant bomenrij op talud

Viaduct Oude Zevenhuizerstraat

Behoud bestaande  
bomenrij langs Lindeboomseweg

Deels behoud en herplant boomgroep

Herplant ivm werkkerrein

Nieuwe bomenrij  
langs Lindeboomseweg

Transparante bomenrij  
t.p.v. zichtlocatie

Reiniertunnel

Nieuwe bomenrij

Nieuwe bomenrij  
langs Lindeboomseweg





A1 WEST - BLAD 3



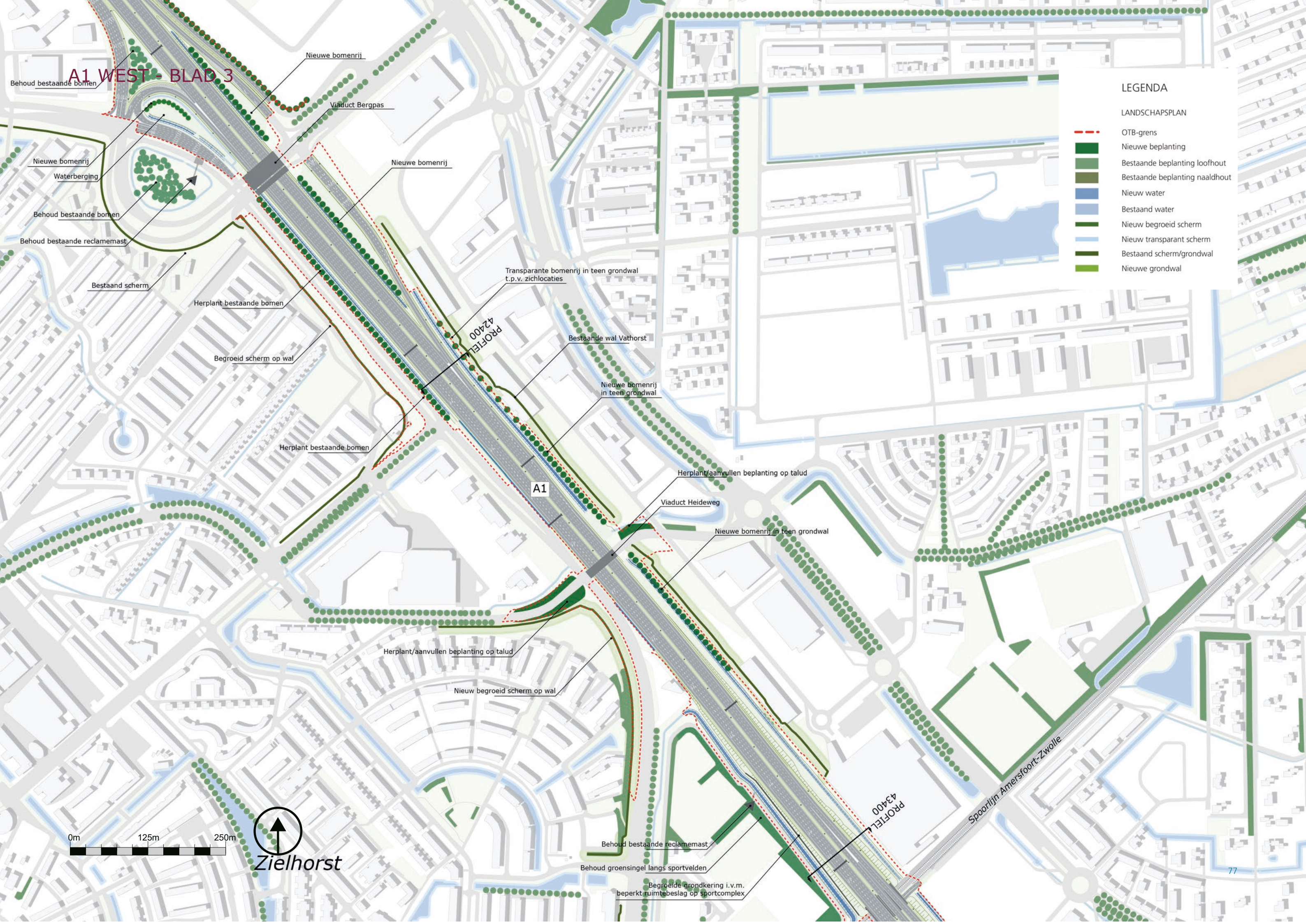


# A1 WEST - BLAD 3

**LEGENDA**

LANDSCHAPSPLAN

- - - OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldbout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal



Behoud bestaande bomen

Nieuwe bomenrij

Waterberging

Behoud bestaande bomen

Behoud bestaande reclamemast

Bestaand scherm

Herplant bestaande bomen

Begroeid scherm op wal

Herplant bestaande bomen

Transparante bomenrij in teen grondwal t.p.v. zichlocaties

Bestaande wal Vathorst

Nieuwe bomenrij in teen grondwal

Herplant/aanvullen beplanting op talud

Viaduct Heideweg

Nieuwe bomenrij in teen grondwal

Herplant/aanvullen beplanting op talud

Nieuw begroeid scherm op wal

Behoud bestaande reclamemast

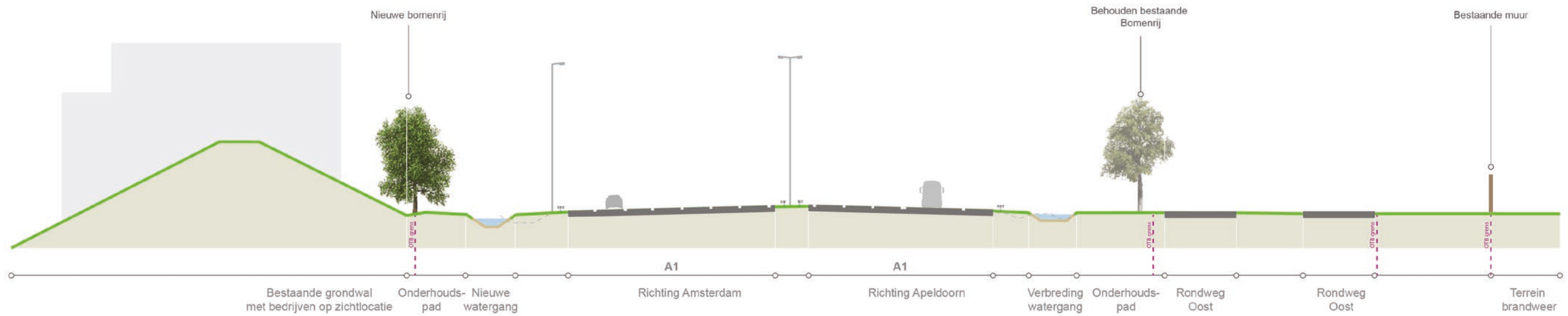
Behoud groensingel langs sportvelden

Begroeiende grondkering i.v.m. beperkt ruimtebeslag op sportcomplex

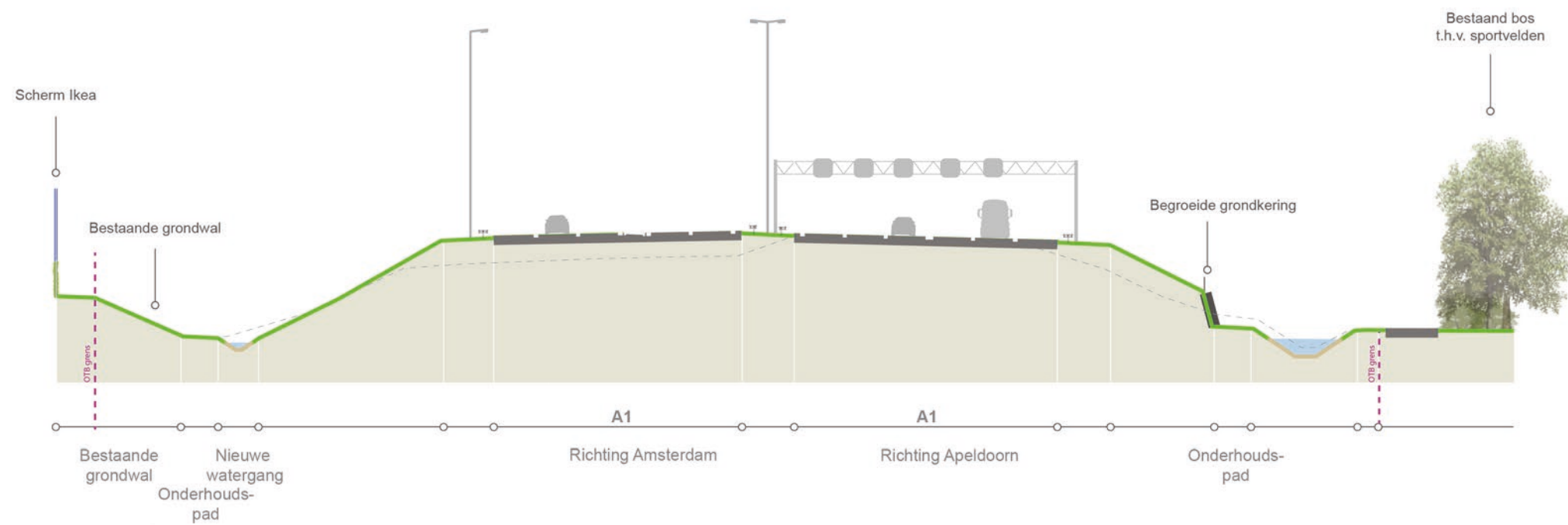
Zielhorst



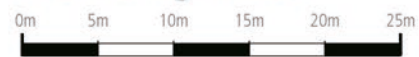
# A1 WEST - BLAD 3



## Metreering 42400



## Metreering 43400





< Overzichtskaart deelgebied Knooppunt Hoevelaken, schaal 1:25.000



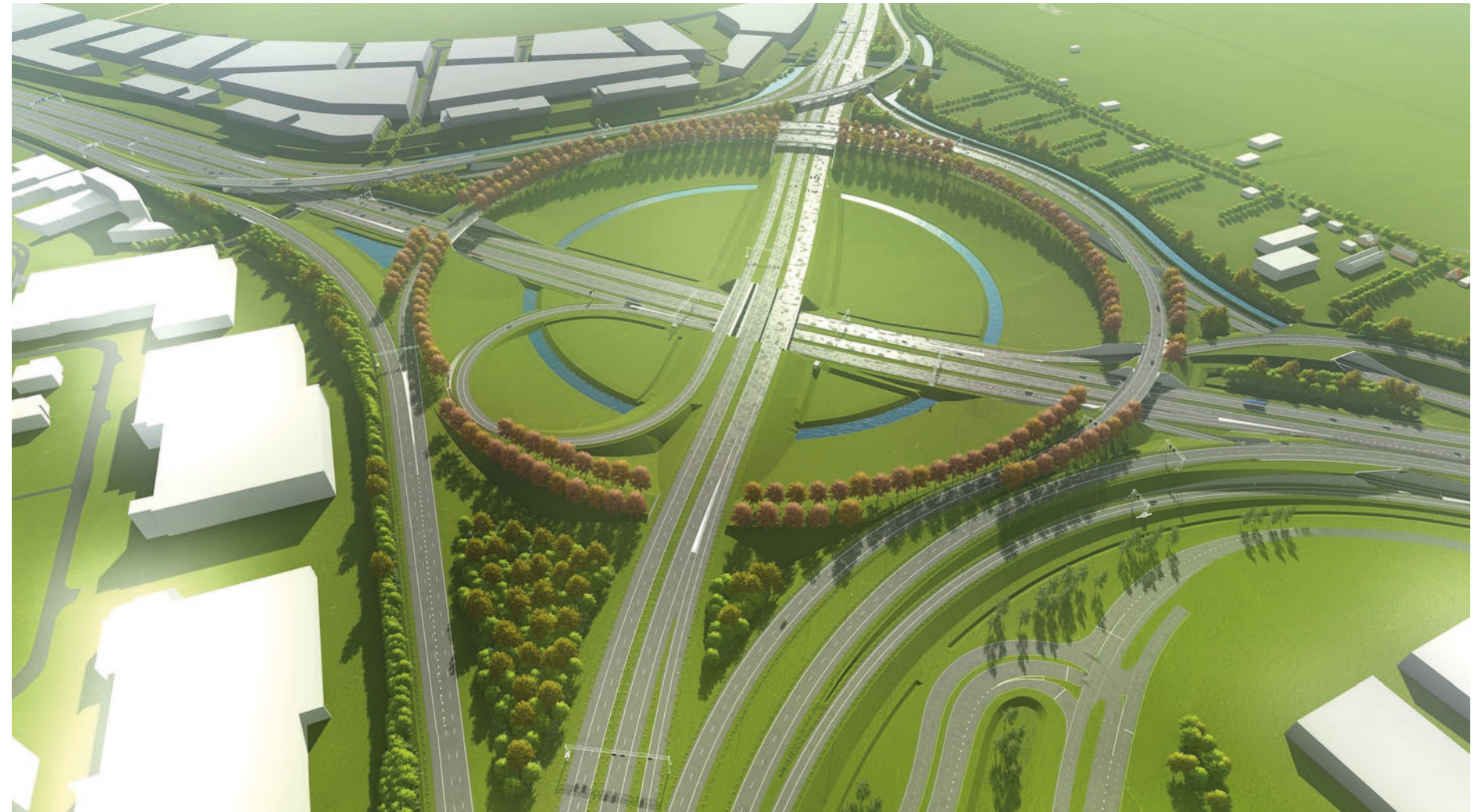
## KNOOPPUNT HOEVELAKEN

### Ruimtelijke beschrijving inpassing

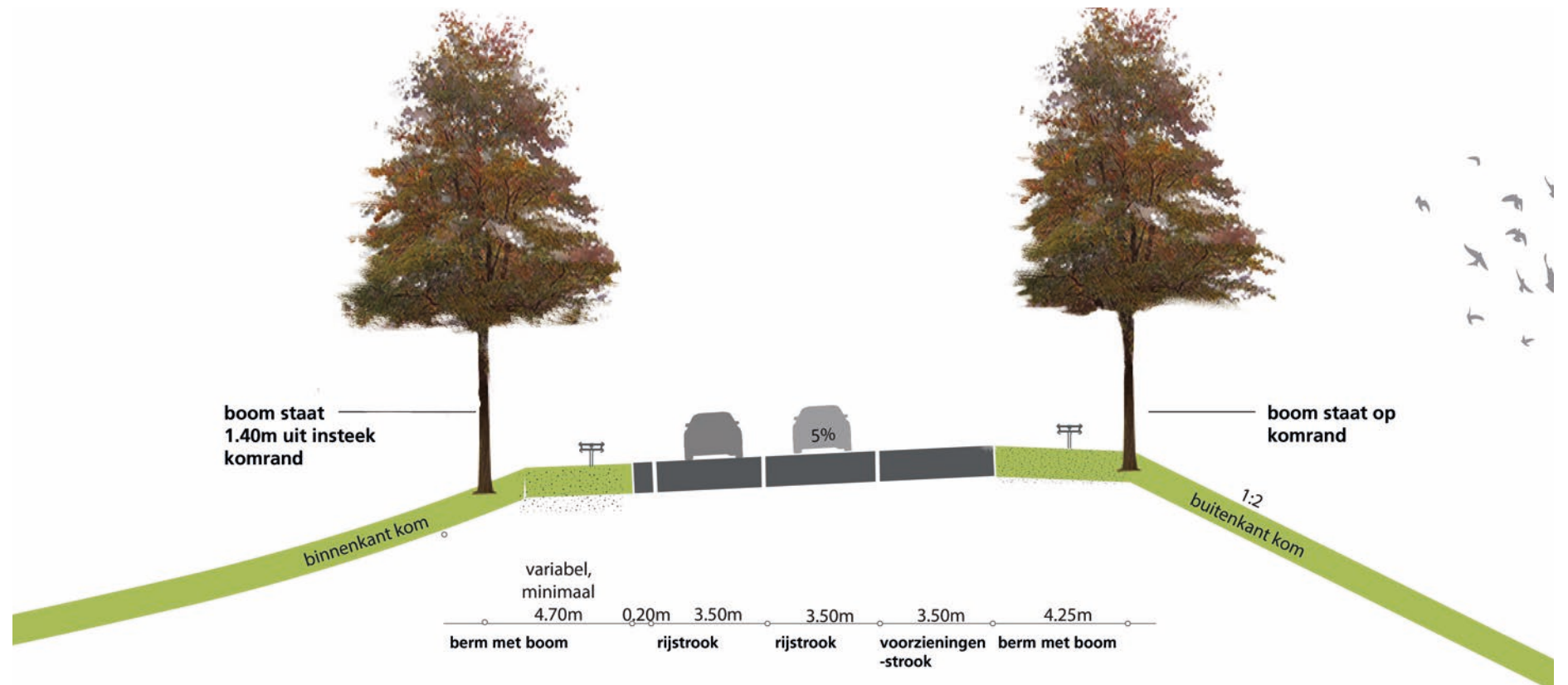
Het knooppunt is ontworpen als landschappelijke icoon. Het verkeerskundige ontwerp is gevormd naar het landschappelijke concept, namelijk een 'kom'. Het hart van het knooppunt bestaat uit een open, komvormig gebied ingericht met gras. De taluds lopen flauw glooiend op naar de randen. De komrand zelf wordt geaccentueerd door een cirkel van bomen, moeraseden. De verbindingbogen vormen zoveel mogelijk deze cirkel. Het contrast met de buitenzijde van de kom wordt benadrukt door de steile taluds aan de buitenzijde en het beplanten van de overhoeken rondom de kom. Deze zorgen er voor, in combinatie met de sculpturaal vormgegeven 'komkunstwerken', dat het benaderen en doorkruisen van de kom een bijzondere beleving wordt. De overhoeken rondom de kom vormen tevens ruimte voor piekberging, de beplantingskeuze wordt afgestemd op incidentele en kortstondige overstroming.

Het knooppunt wordt fors vergroot en alle bestaande beplanting op en rondom het knooppunt moet verdwijnen voor de aanleg. Een groene inpassing naar de omgeving is belangrijk. De buitenranden van het knooppunt kleuren mee met de landschappelijke inrichting van de omgeving:

- Naar het noorden open; hier wordt een bedrijventerrein ontwikkeld met zichtlocaties in een grondwal, een continuering van het profiel langs de A1-West.
- Naar het westen met een houtwal; deze schermt de achterkantsituatie van bedrijventerrein De Hoef af, een herstel van de huidige inpassing. Vanuit de omgeving is dit een voortzetting van het beeld waar de A28 achter een groene zoom schuilgaat.
- Naar het oosten met watergang en een elzensingel. De elzensingel zorgt voor een inpassing die past bij het kleinschalige landschap rond Hoevelaken. Vanuit de omliggende bebouwing zorgt het voor een groene rand van het knooppunt. Aan deze zijde komt tevens een begroeid scherm langs de buitenste verbindingboog.
- Naar het zuiden open, met verspreid staande boomgroepen. Hier wordt zichtlocatie De Wieken ontwikkeld. De inpassing sluit aan op het Beeldkwaliteitsplan van de Wieken, met verspreid staande groepen berken richting het knooppunt.



^ Impressie Knooppunt Hoevelaken, vanuit het zuiden



### PROFIEL 1:100

^ Principeprofiel bomen op komrand, ter plaatse van een dubbele rij met rijstroken ertussen.





^ Impressie Knooppunt Hoevelaken, vanuit het oosten



^ Impressie Knooppunt Hoevelaken, beeld vanaf de A1 oost richting de kom



KNOOPPUNT HOEVELAKEN



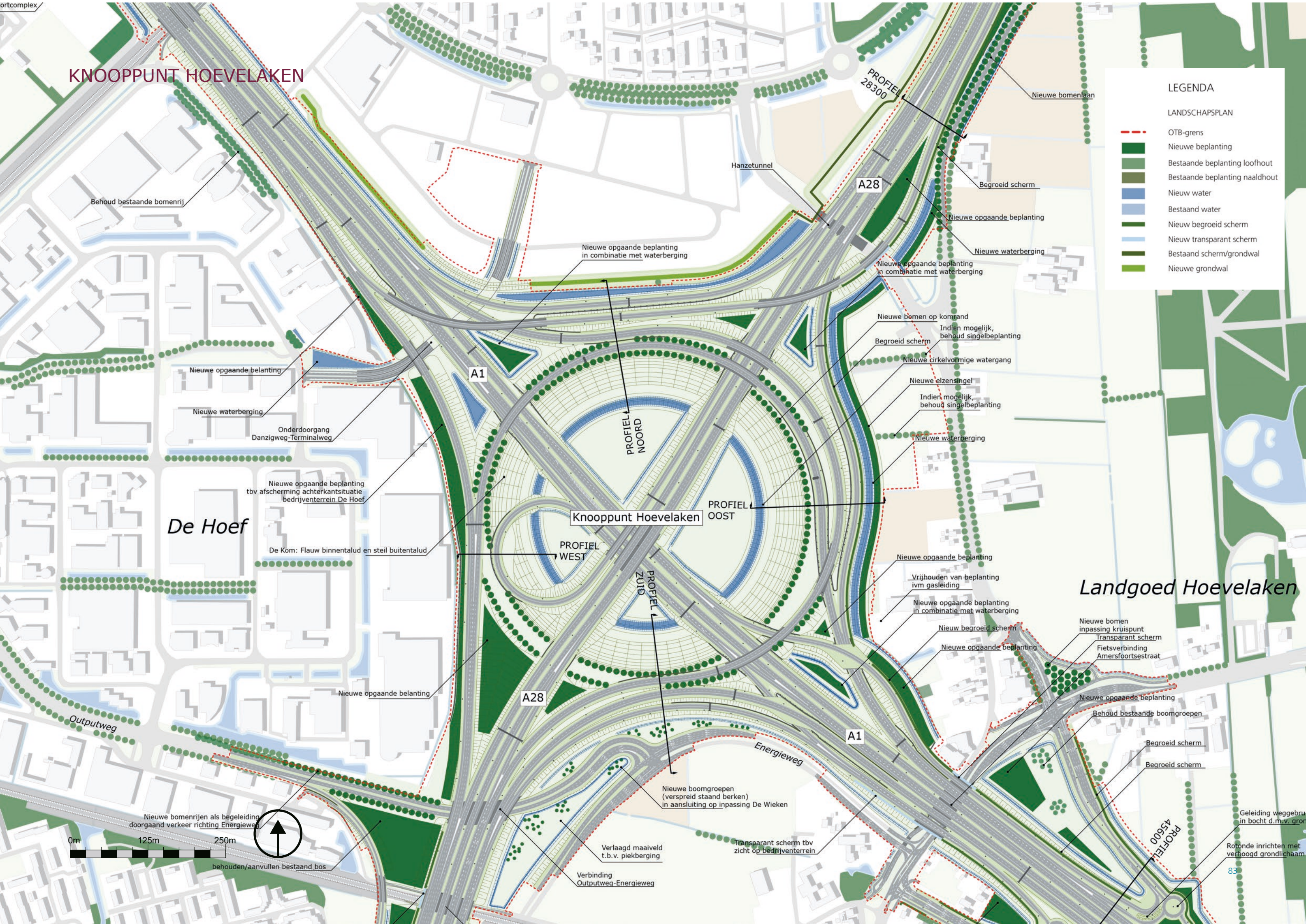


# KNOOPPUNT HOEVELAKEN

## LEGENDA

### LANDSCHAPSPLAN

- - - OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal

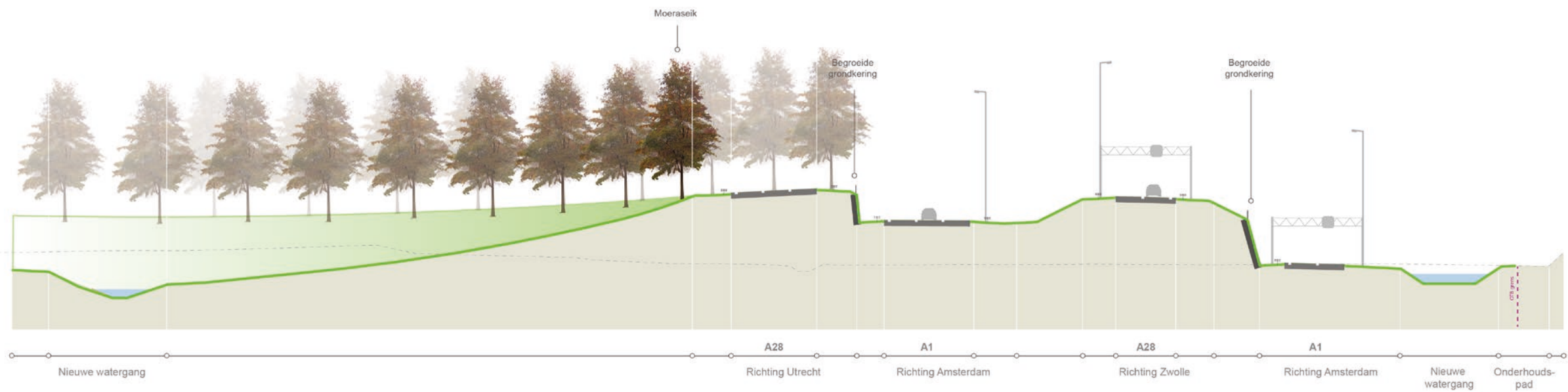


De Hoef

Landgoed Hoevelaken

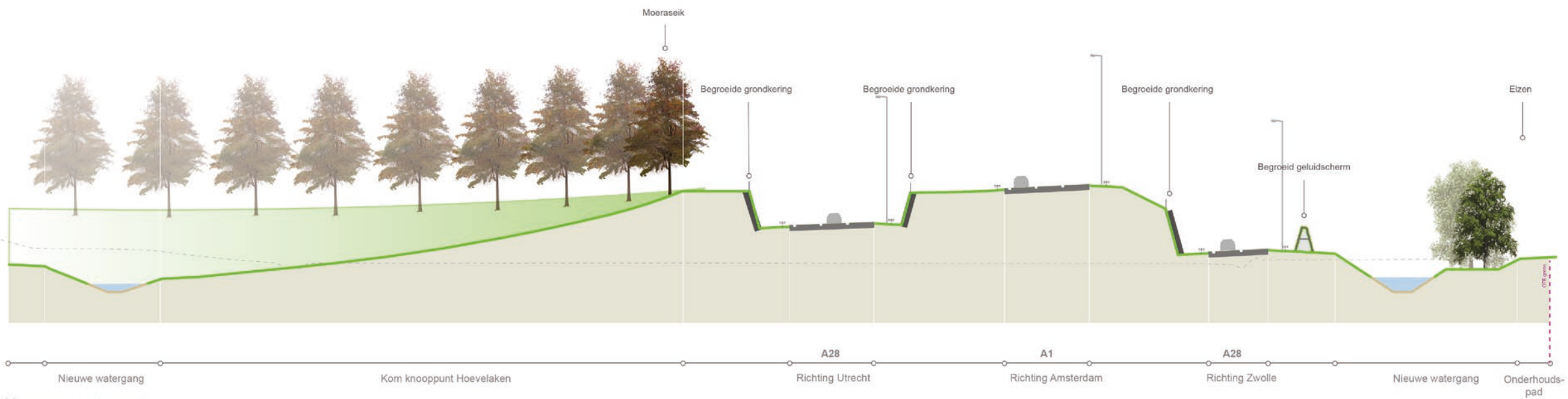






**Knooppunt noord**

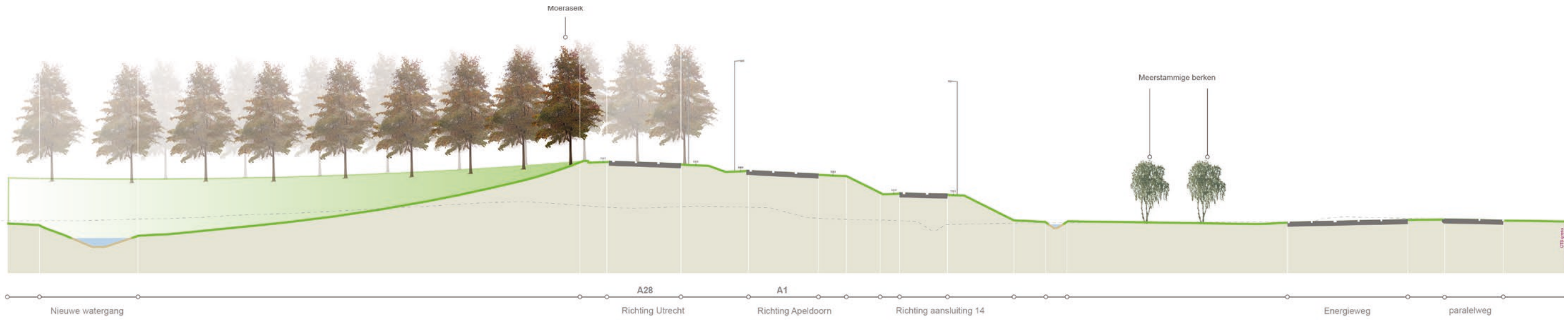
0m 5m 10m 15m 20m 25m



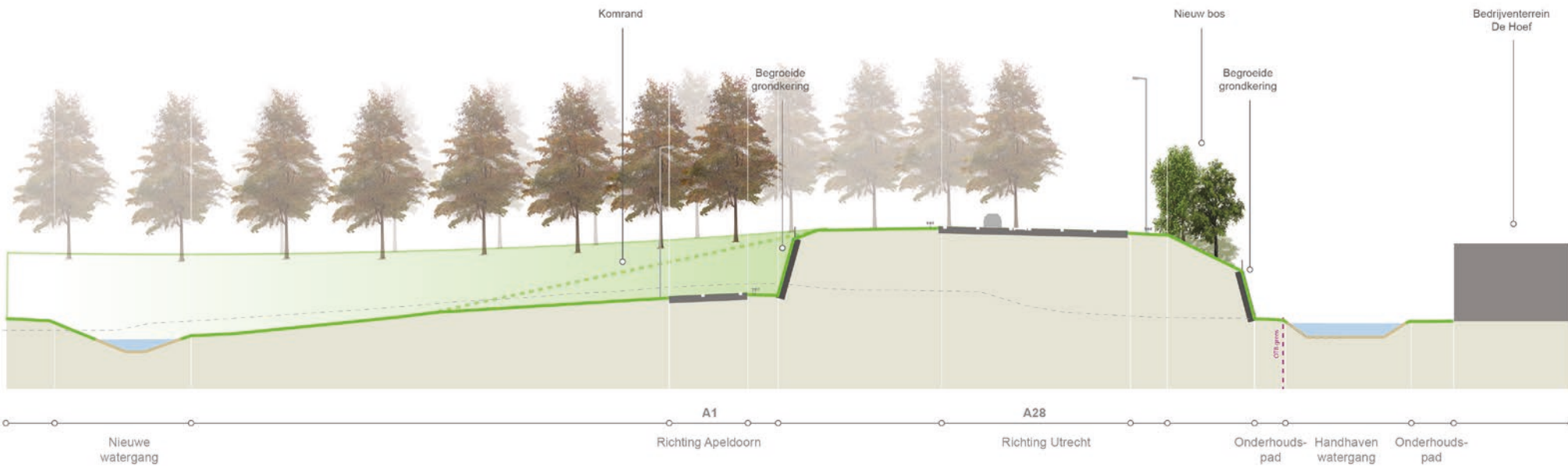
**Knooppunt oost**

0m 5m 10m 15m 20m 25m





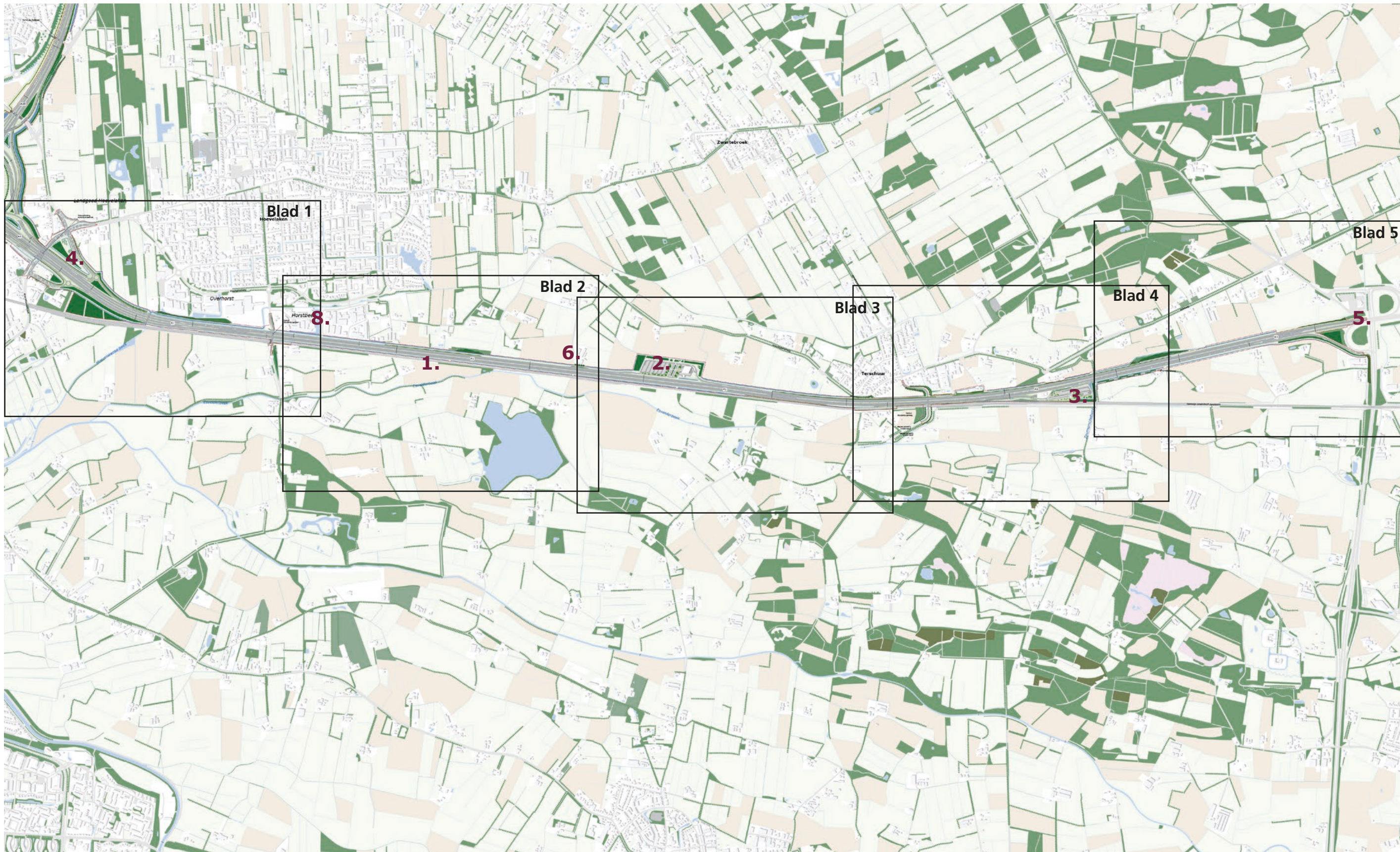
**Knooppunt zuid**



**Knooppunt west**







^ Overzichtskaart deelgebied A1-Oost, schaal 1:25.000; de rode nummers verwijzen naar de beschrijving van de inpassing.



## A1 OOST - OVERZICHT

### A1 OOST

#### Ruimtelijke beschrijving inpassing

De A1-Oost heeft het principeprofiel 'Weg door kampenlandschap Gelderse Vallei'. De snelweg wordt ingepast door een afwisseling van houtwallen, bosjes en doorzichten. Op sommige locaties wordt hiervan afgeweken, doordat geluidschermen benodigd zijn of omdat er geen ruimte is voor beplanting. Vanuit de zuidelijke omgeving gaat de A1 grotendeels schuil achter een houtwal.

In de nieuwe situatie is er tussen A1 en spoor geen ruimte meer voor beplanting (1). De wegverbreding inclusief begeleidende watergang grenst hier strak aan het spoor. De zone ten zuiden van het spoor is daarom zoekgebied voor nieuwe boselementen of houtwallen, die meedoen in het totaalbeeld van beplanting langs het de A1. Op een aantal plaatsen zijn aan de zuidkant van het spoor reeds houtwallen en kleine boselementen aanwezig, die meedoen met de ruimtelijke inpassing. In de overzichtskaart zoekgebieden boscompensatie A1-Oost is een indicatie gegeven hoe dit eruit ziet. De zoekgebieden zijn plekken waar bebouwing (erven) zicht krijgen op de snelweg, waar nog geen beplanting ten zuiden van het spoor aanwezig is. Deze zoekgebieden hoeven niet langs het spoor te liggen, maar kunnen ook waterstructuren volgend zoals de Esvelderbeek.

De locaties van vervallen rustplaatsen worden omgevormd naar bos, passend in de kleinschaligheid van het landschap. De verzorgingsplaatsen De Nieuwe Middelaar (2) en Palmpol (3), respectievelijk nieuw en uit te breiden, worden tevens ingepast met houtwallen richting de omgeving, waardoor ze de uitstraling van een boselement krijgen. De vormgeving en inpassing van deze verzorgingsplaatsen is nader uitgewerkt bij de details 'De Nieuwe Middelaar' en 'Palmpol'. Belangrijk aandachtspunt is de inpassing naar de omgeving. De nieuwe verzorgingsplaats 'De Nieuwe Middelaar' wordt ingepast door een houtwal, die een groen kader vormt. Ook de uitbreiding van verzorgingsplaats Palmpol wordt ingepast middels een houtwal.

De aansluiting Hoevelaken (4) wordt sterk gewijzigd. De aansluiting ligt in het gebied dat door Nijkerk en Amersfoort is

benoemd als 'groene bufferzone' tussen de recreatiegebieden van de Schammer/Bloeidaal en het Hoevelakense Bos. De aansluiting wordt ingepast met een combinatie van bosvakken en houtwallen, zodat de visuele barrièrewerking van de snelweg in de bufferzone wordt verminderd en het groene karakter versterkt. De bestaande boomgroepen in de aansluiting, die refereren aan de allure van Landgoed Hoevelaken, worden zoveel mogelijk behouden.

Ter plaatse van aansluiting Barneveld (5) wordt de bestaande structuur van de inpassing zoveel mogelijk hersteld: een houtwal langs de afrit en aanvulling van de bosstructuur in de aansluiting. In de zuidelijke aansluiting wordt de bestaande beplanting aangevuld tot een volledig begroeid middendeel.

Langs de A1-Oost komen over aanzienlijke lengtes geluidschermen. Dit zorgt voor een verminderde beleving van het kampenlandschap vanaf de weg. De schermen worden begroeid uitgevoerd en vormen een soort 'hagen' in het landschap. De geringe hoogte draagt hieraan bij. Boselementen direct achter het scherm zijn beleefbaar vanaf de snelweg. Tussen Terschuur en Hoevelaken is er over enkele honderden meters zicht op het open landschap, gelijk aan de huidige

situatie (6). Bij de bebouwingkern van Terschuur wordt het scherm vervangen. Van de twee bomenrijen hier wordt er één zoveel mogelijk behouden en waar nodig herplant voor een goede inpassing. Ter plaatse van de boerderij Korlaer komt een kort scherm. Voorstel is om hier erfbeplanting te herstellen middels enkele nieuwe bomen tussen woning en scherm.

De kruisende beken bij de A1-Oost zijn smal en vanaf de snelweg nauwelijks waarneembaar.

De begeleidende beplanting, zoals bij de Hoevelakense beek (7), is wel waarneembaar en wordt daarom zoveel mogelijk behouden.

De bedrijventerreinen Overhorst en Horstbeek (8) vormen een onderbreking in de beleving van het kampenlandschap langs de A1-Oost. De wegbeplanting van lokale (kruisende) structuren zoals Stoutenburgerlaan, Stoutenburgerweg en Brunengweg wordt zoveel mogelijk hersteld na aanpassing van wegligging of kunstwerk.



^ Overzichtskaart zoekgebieden boscompensatie A1-Oost: kleine boselementen en houtwallen vormen vanuit het zuiden samen een afschermdende rand langs de A1



A1-OOST - BLAD 1





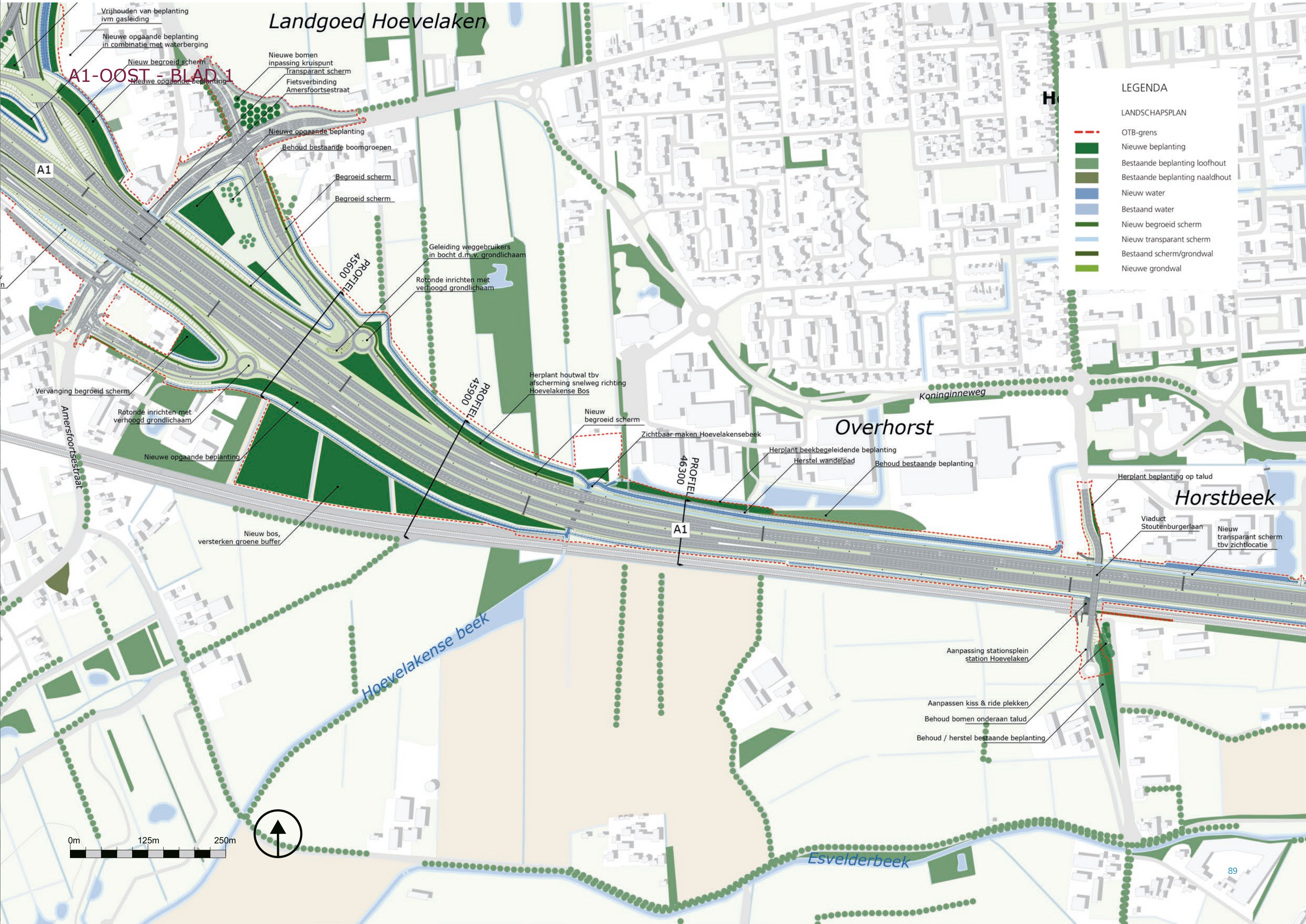
# Landgoed Hoevelaken

## A1-OOST - BLAD 1

### LEGENDA

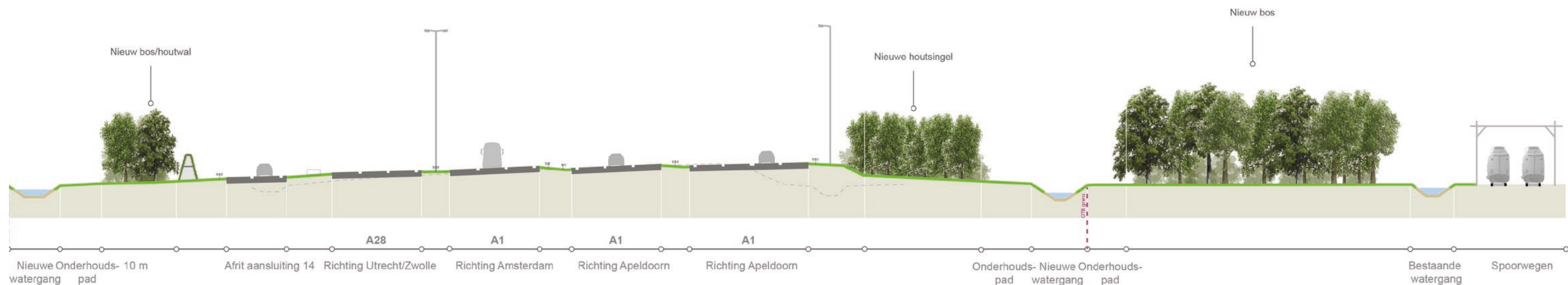
#### LANDSCHAPSPLAN

- OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal

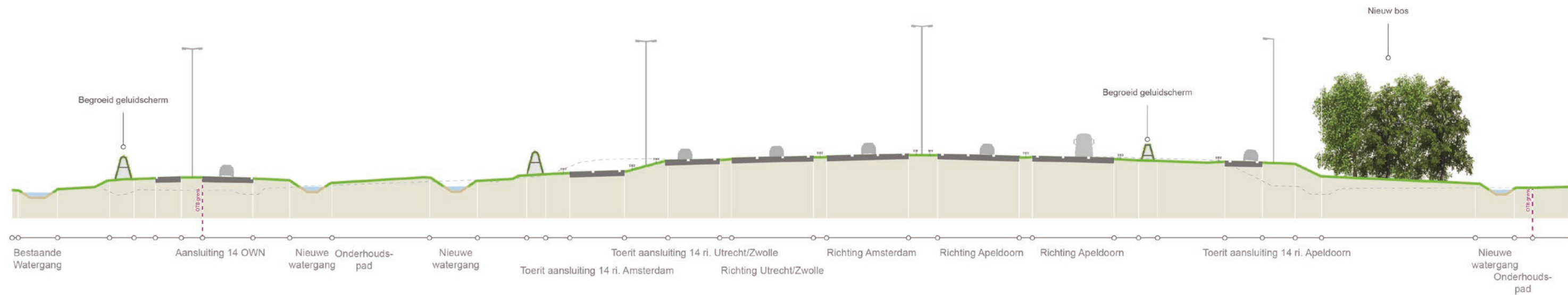




# A1-OOST - BLAD 1



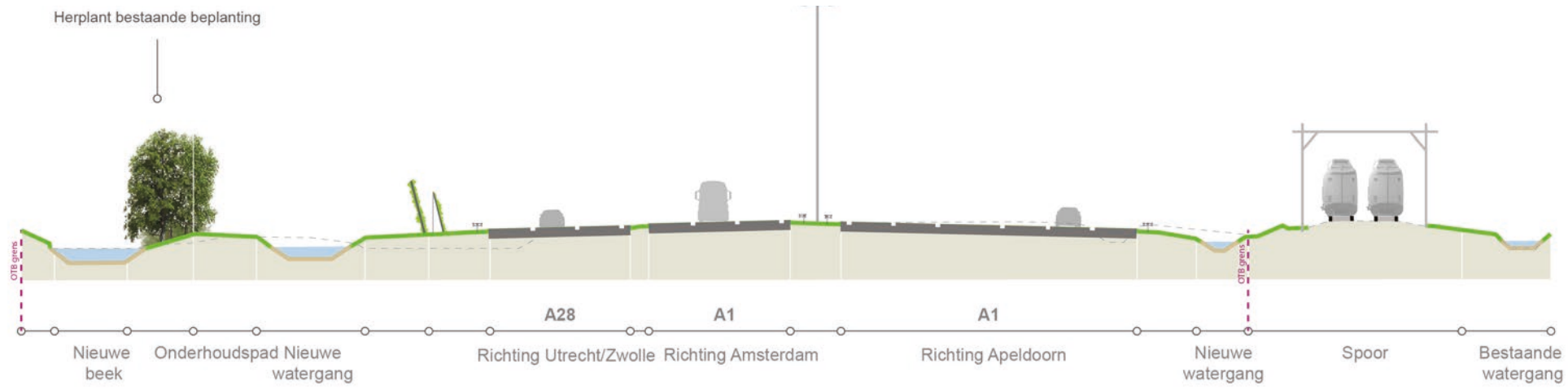
## Metrering 45900



## Metrering 45600







### Metrering 46300





A1-OOST - BLAD 2





LEGENDA

LANDSCHAPSPLAN

- OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal

Horstbeek

Esvelderbeek

A1

PROFIEL 47400

PROFIEL 49000

planting op talud

Nieuw transparant scherm tbv zichtlocatie

Herstel wandelroute Horstbeek op onderhoudspad

Nieuw begroeid scherm

Eventuele herplant i.o.m. eigenaar

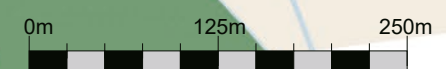
Behoud bestaande beplanting

Nieuw bos, ter plaatse van te vervallen verzorgingsplaats Middelaar

Zicht op omgeving

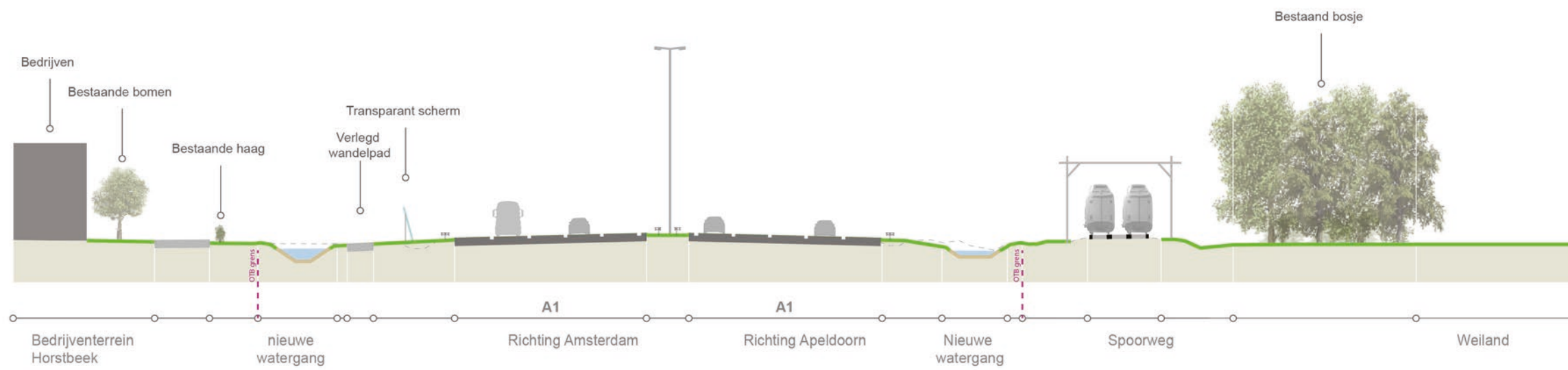
Groot Korlaar Aanbrengen ert i.o.m. eigenaar

Begroeid scherm

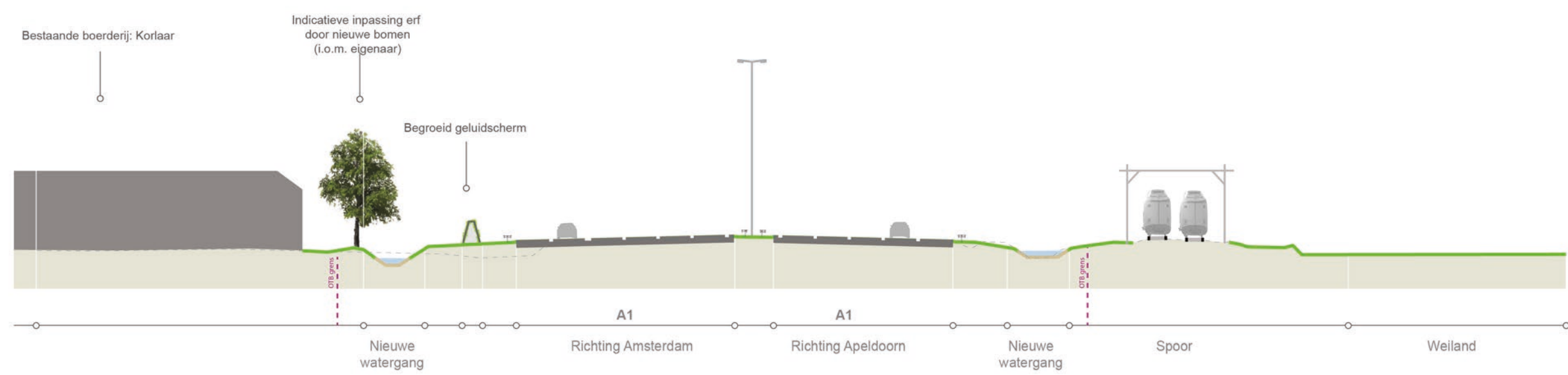




# A1-OOST - BLAD 2



**Metrering 47400**  
 0m 5m 10m 15m 20m 25m



**Metrering 49000**  
 0m 5m 10m 15m 20m 25m







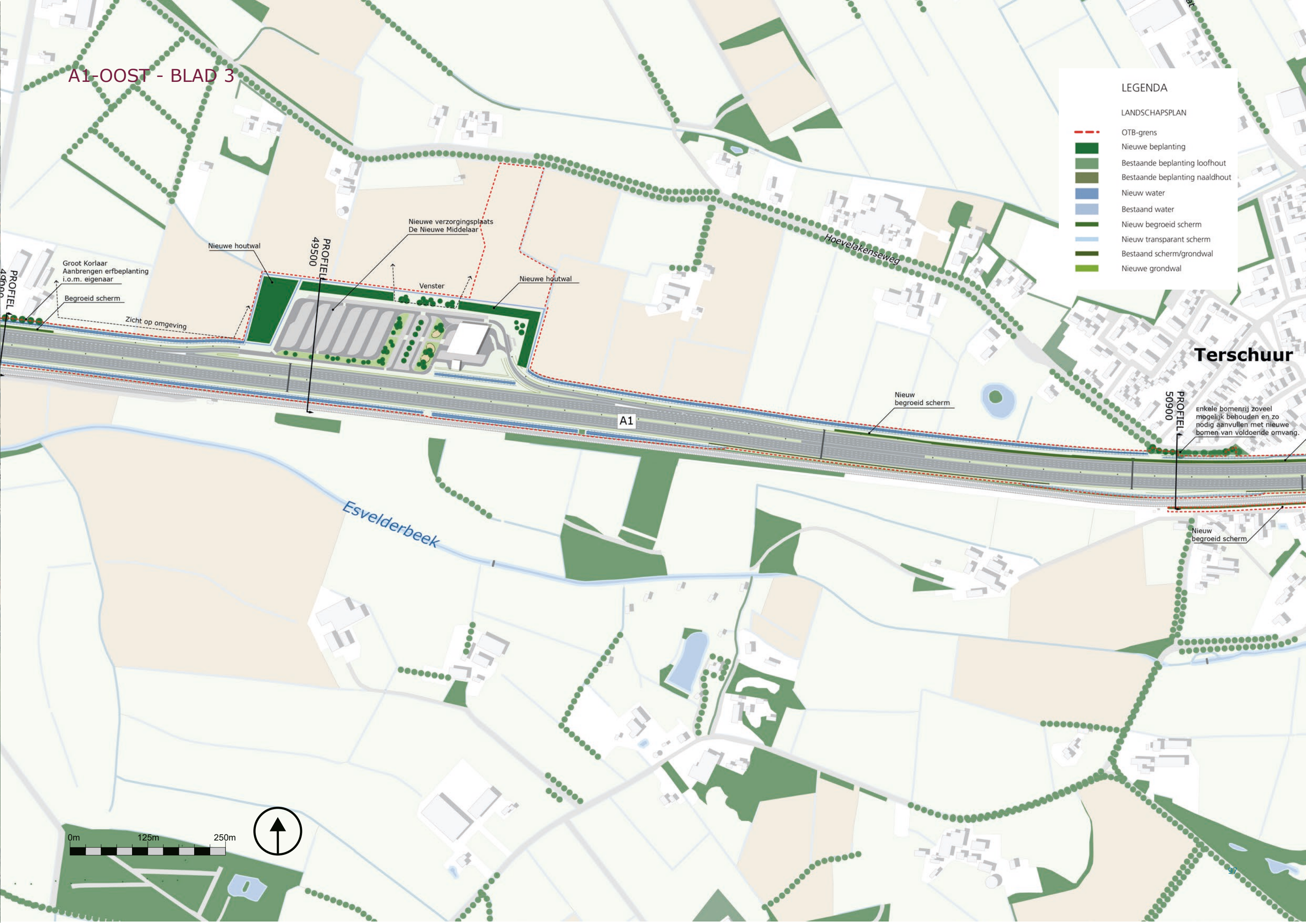




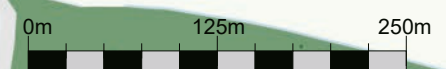
LEGENDA

LANDSCHAPSPLAN

- OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal

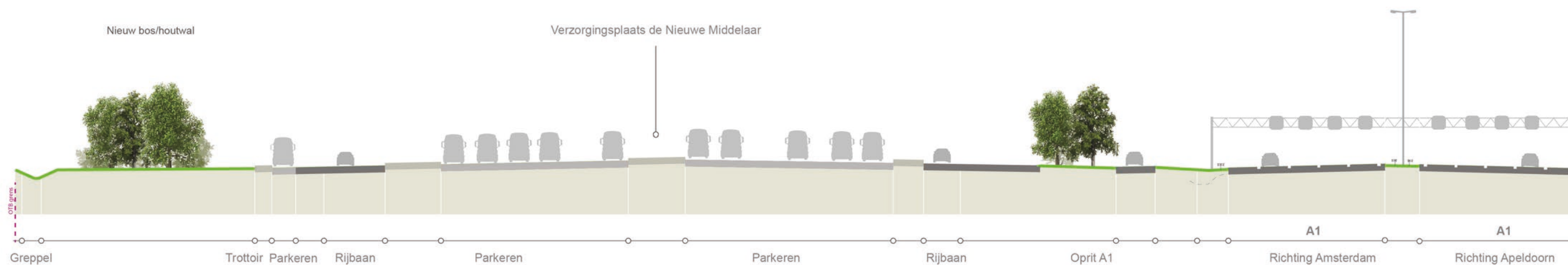


Terschuur

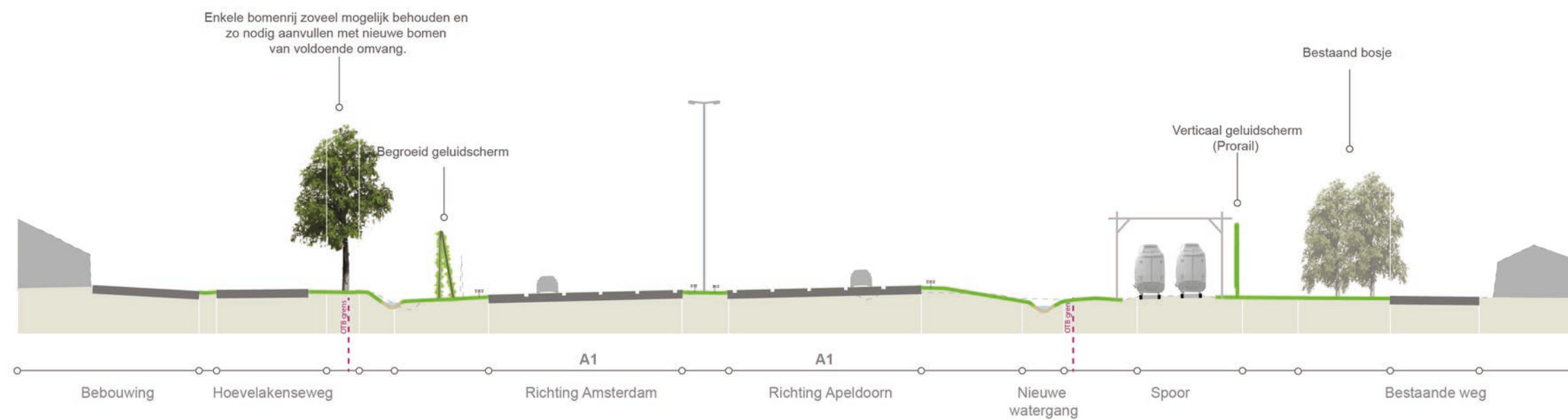




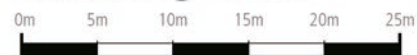
# A1-OOST - BLAD 3



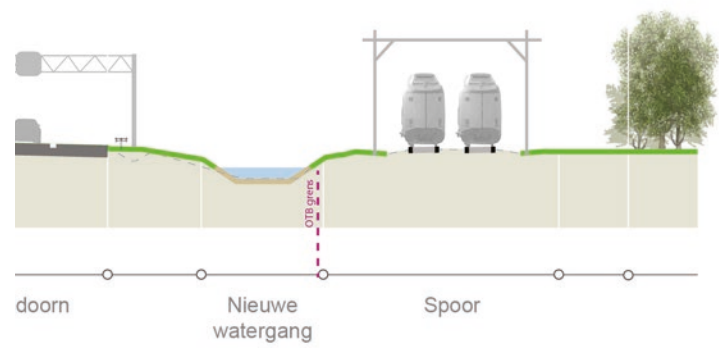
## Metrering 49500



## Metrering 50900









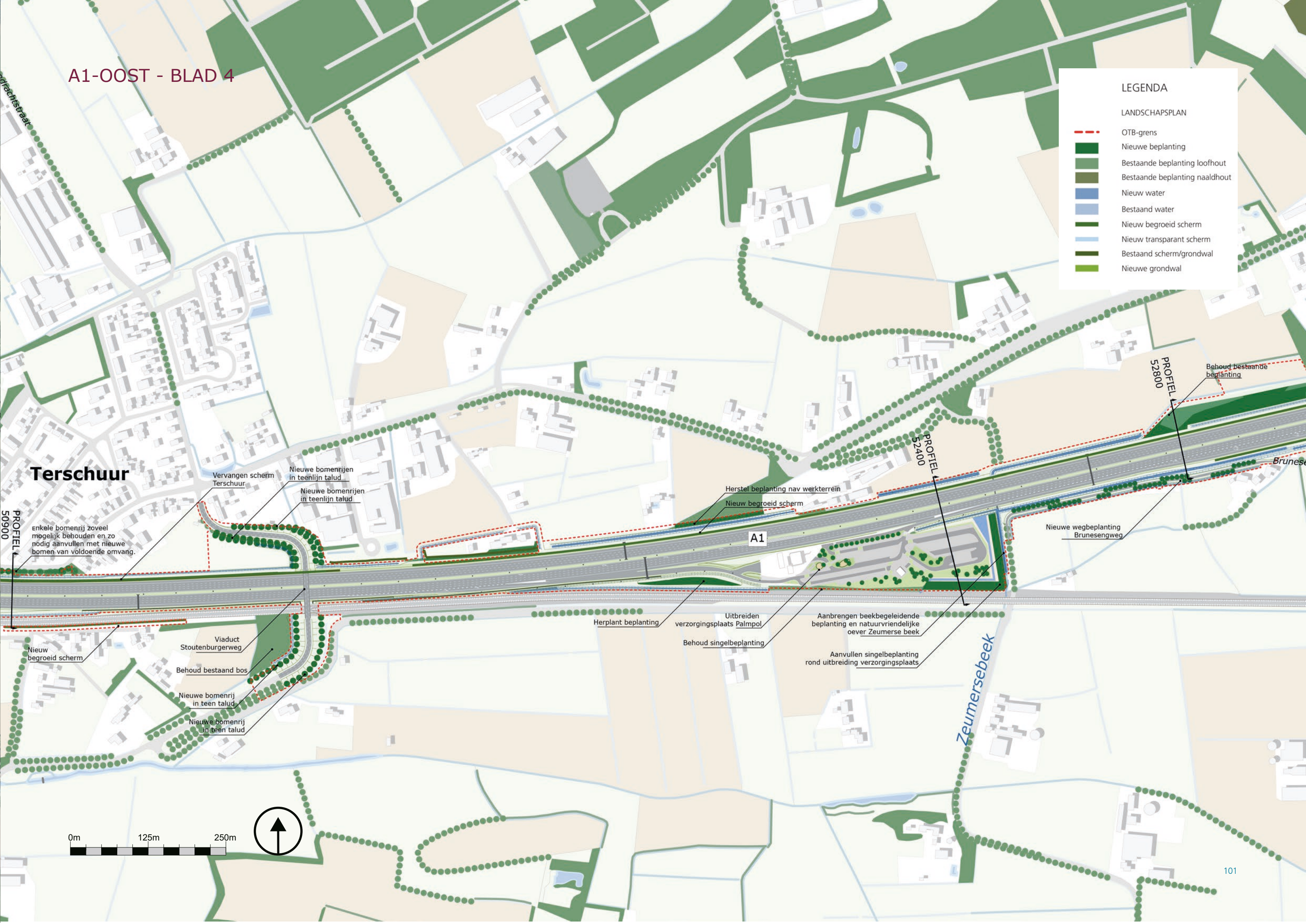




LEGENDA

LANDSCHAPSPLAN

- - - OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal



**Terschuur**

enkele bomenrij zoveel mogelijk behouden en zo nodig aanvullen met nieuwe bomen van voldoende omvang.

Nieuw begroeid scherm

Nieuwe bomenrij in teen talud

Nieuwe bomenrij in teen talud

Vervangen scherm Terschuur

Nieuwe bomenrijen in teenlijn talud

Nieuwe bomenrijen in teenlijn talud

Viaduct Stoutenburgerweg

Behoud bestaand bos

Nieuwe bomenrij in teen talud

Nieuwe bomenrij in teen talud

Herstel beplanting nav werkterrein

Nieuw begroeid scherm

Herplant beplanting

Uitbreiden verzorgingsplaats Palmpol

Behoud singelbeplanting

Aanbrengen beekbegeleidende beplanting en natuurvriendelijke oever Zeumerse beek

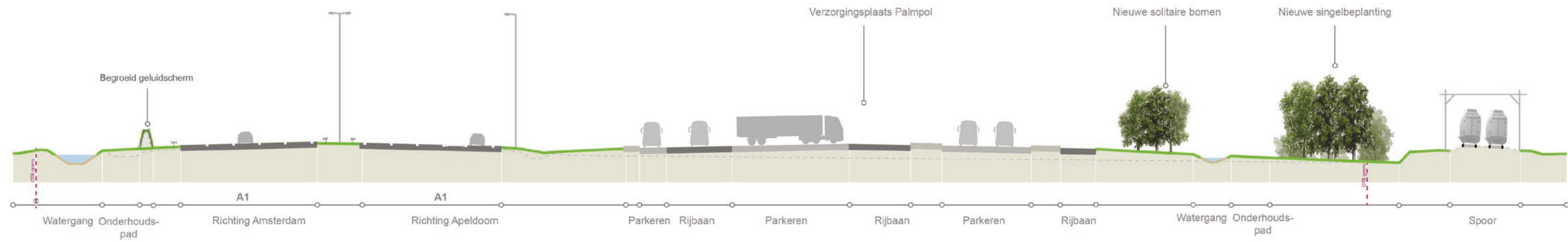
Aanvullen singelbeplanting rond uitbreiding verzorgingsplaats

Nieuwe wegbeplanting Bruneseengweg

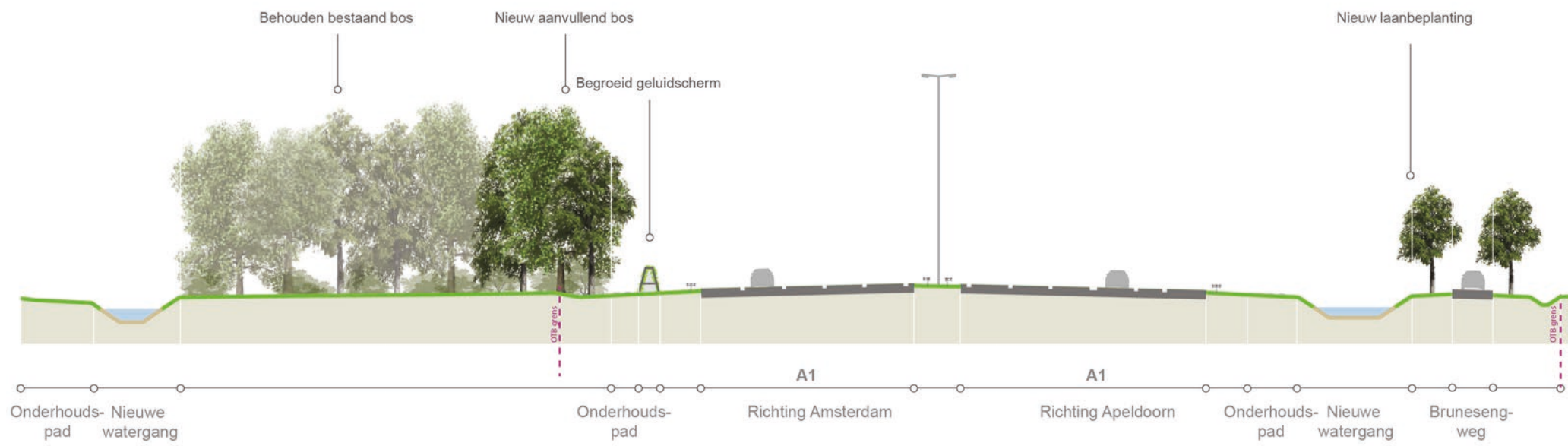
Behoud bestaande beplanting



# A1-OOST - BLAD 4



## Metrering 52400

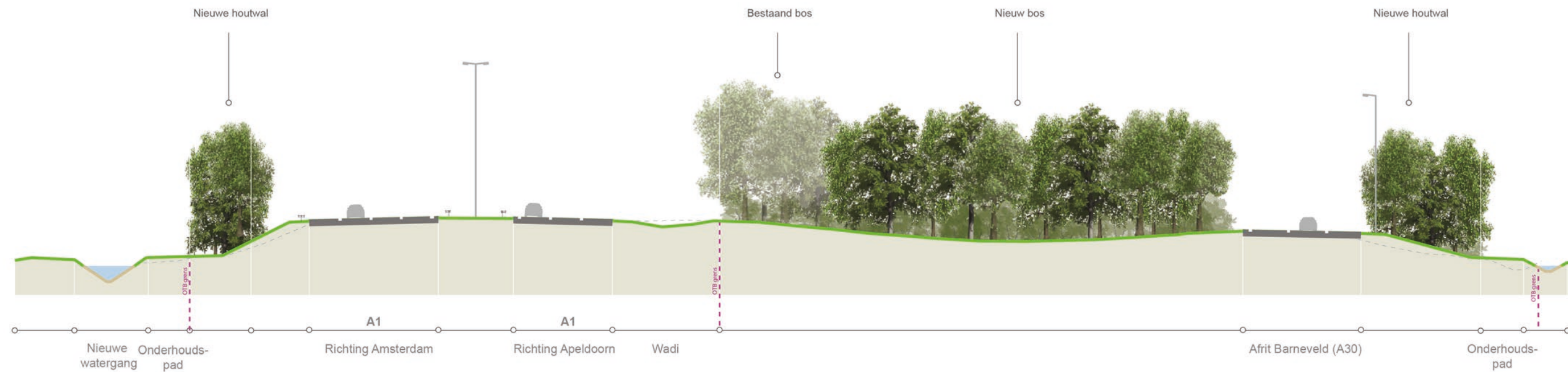


## Metrering 52800

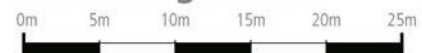




# A1-OOST - BLAD 5



Metrering 54100





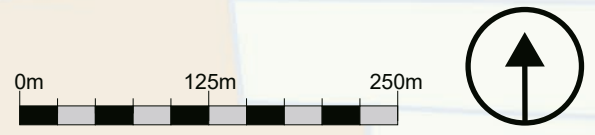
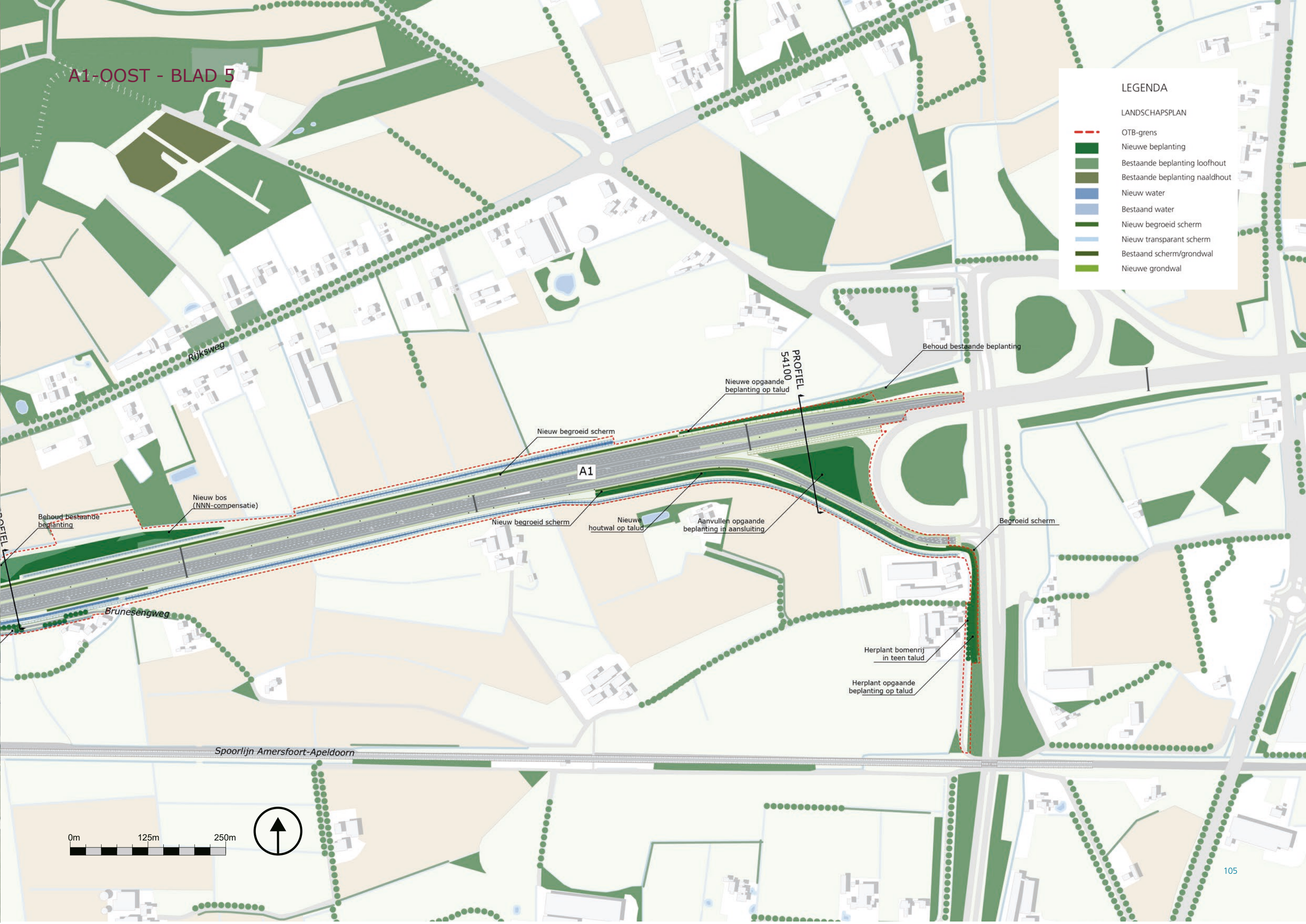




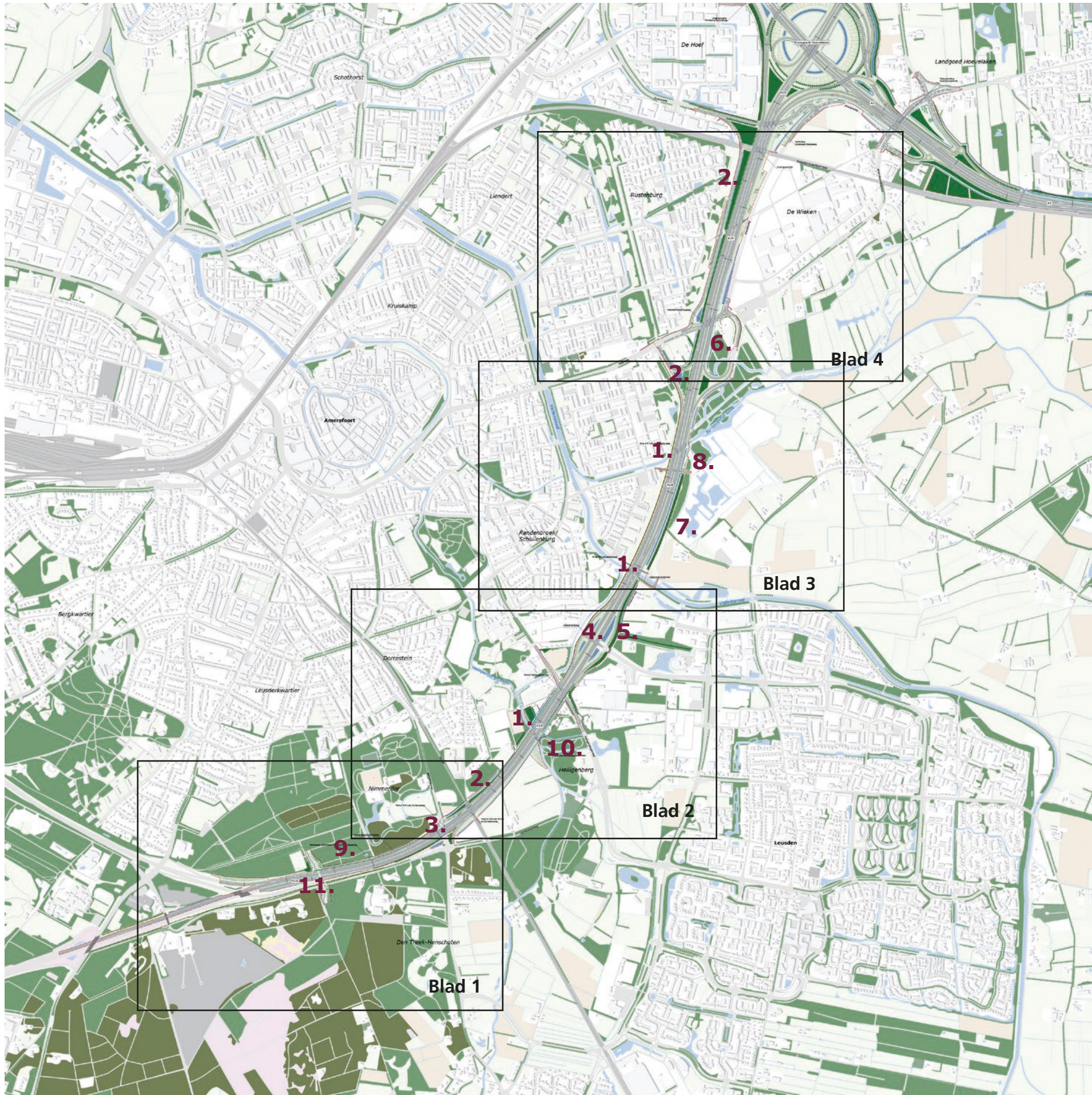
LEGENDA

LANDSCHAPSPLAN

- OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal







< Overzichtskaart deelgebied A28 Zuid, schaal 1:25.000; de rode nummers verwijzen naar de beschrijving van de inpassing.



## A28 ZUID - OVERZICHT

### A28 ZUID

#### Ruimtelijke beschrijving inpassing

De A28-Zuid heeft het principeprofiel 'Weg langs de stadsrand', met aan de westzijde Amersfoort en aan de oostzijde het kampenlandschap van de Gelderse Vallei. De A28 komt vanuit het zuiden vanaf de Utrechtse Heuvelrug. Aan de oostzijde van de A28 sluit de inpassing aan op de huidige kwaliteiten van de omgeving en herstelt deze waar mogelijk met nieuwe beplantingen. Aan de westzijde van de A28 wordt het gesloten groene beeld van Amersfoort zoveel mogelijk behouden of hersteld.

Aan de Amersfoortse zijde zijn de geluidwerende voorzieningen beeldbepalend. Ze vormen een lange en aaneengesloten begroeiende wand. Alleen ter plaatse van beken en kruisende infrastructuur zijn er vensters in de vorm van transparante scherm delen (1). Aan de omgevingszijde van de schermen wordt beplanting zoveel mogelijk behouden, hersteld en/of aangevuld. Het scherm tussen aansluiting Amersfoort en aansluiting Leusden blijft gehandhaafd. Hierdoor verandert het beeld vanuit de omgeving niet en wordt de groengordel Schuilenburg niet aangetast. Tussen Outputweg en A28, bij de wijk Rustenburg, komt de A28 verder naar het oosten te liggen ten opzichte van de huidige situatie. In de vrijkomende zone worden nieuwe bosvakken aangeplant, die het groene beeld van Amersfoort vanaf de A28 versterken (2) en voor een robuustere inpassing afscherming naar de wijk Rustenburg zorgt.

De aansluitingen hebben elk een eigen karakter, dat past bij de directe omgeving.

De aansluiting Leusden-Zuid is voorzien van bomenrijen en boomgroepen die passen in de landgoederengordel langs de Heuvelrug (3). In de aansluiting Leusden is het water prominent aanwezig (4). Hier wordt een verwijzing gemaakt naar de Grebbelinie door middel van de inrichting (nog nader uit te werken). De onderbreking van de liniedijk ter plaatse van de Driftakkerweg wordt gemarkeerd met een coupure, conform de vormgeving elders langs de Grebbelinie (5). Hierdoor wordt de samenhang van de Grebbelinie beter ervaarbaar.

De aansluiting Hogeweg (6) sluit aan de oostzijde aan op de inrichting rondom de Barneveldse beek, met elzenhakhout en water. Aan de westkant vormt de aansluiting een entree naar

Amersfoort. Deze aansluiting wijzigt sterk door een andere ligging van toe- en afrit. De nieuwe inpassing bestaat uit een helder vormgegeven entree, bestaande uit een boomweide en een watervlak.

De kruisingen met de Heiligenbergerbeek, Valleikanaal en Barneveldse beek zijn in detail uitgewerkt. De ecologische oevers onder de viaducten worden verlengd, zodat de functionaliteit behouden blijft. Langs de Heiligenbergerbeek en de Barneveldse beek komen nieuwe recreatieve verbindingen onder de A28 door. Het pad langs de Heiligenbergerbeek wordt een struinpad. De fiets/voetgangersonderdoorgang Barneveldse beek (8) vormt een nieuwe schakel tussen stad en ommeland, met goede aansluiting op het padennetwerk van de Schammer. Het recreatiegebied De Schammer (7) wordt zoveel mogelijk behouden. De wal langs de A28 wordt iets opgeschoven, de beplanting van bosplantsoen op de wal wordt hersteld. De fietstunnel bij het Valleikanaal wordt verlengd.

De verbreding raakt het landgoed Nimmerdor en buitenplaats Heiligenberg. Bij Nimmerdor wordt de aangetaste bosrand hersteld (9). Als mitigerende maatregel wordt bijgedragen aan het verjongingsplan van het landgoed, zodat de samenhang versterkt wordt. Bij buitenplaats Heiligenberg wordt de waterstructuur zorgvuldig hersteld, in de vloeiende vormtaal van de landschapstijl (10). De grote bomen nabij de A28 worden behouden. Ook wordt het parkachtige karakter versterkt, door bij te dragen aan het herstel van de buitenplaats. De begroeiende grondwal langs de A28 ter hoogte van Heiligenberg verdwijnt door de verbreding van de snelweg. Hier komt een tweezijdig begroeid scherm terug. Het nieuwe ecorecreaduct Paradijsweg (11) vormt een versterking tussen de landgoederen Nimmerdor en Den Treek. Aan de zuidzijde zorgt een voetpad en fietspad voor de recreatieve verbinding, begeleid door een groenstrook voor maximale beleving. Aan de noordzijde ligt een brede ecozone specifiek bedoeld voor passerende dieren. Door beplanting en reliëf is er een beschutte oversteek mogelijk. Het ecorecreaduct is nader uitgewerkt in een detail.







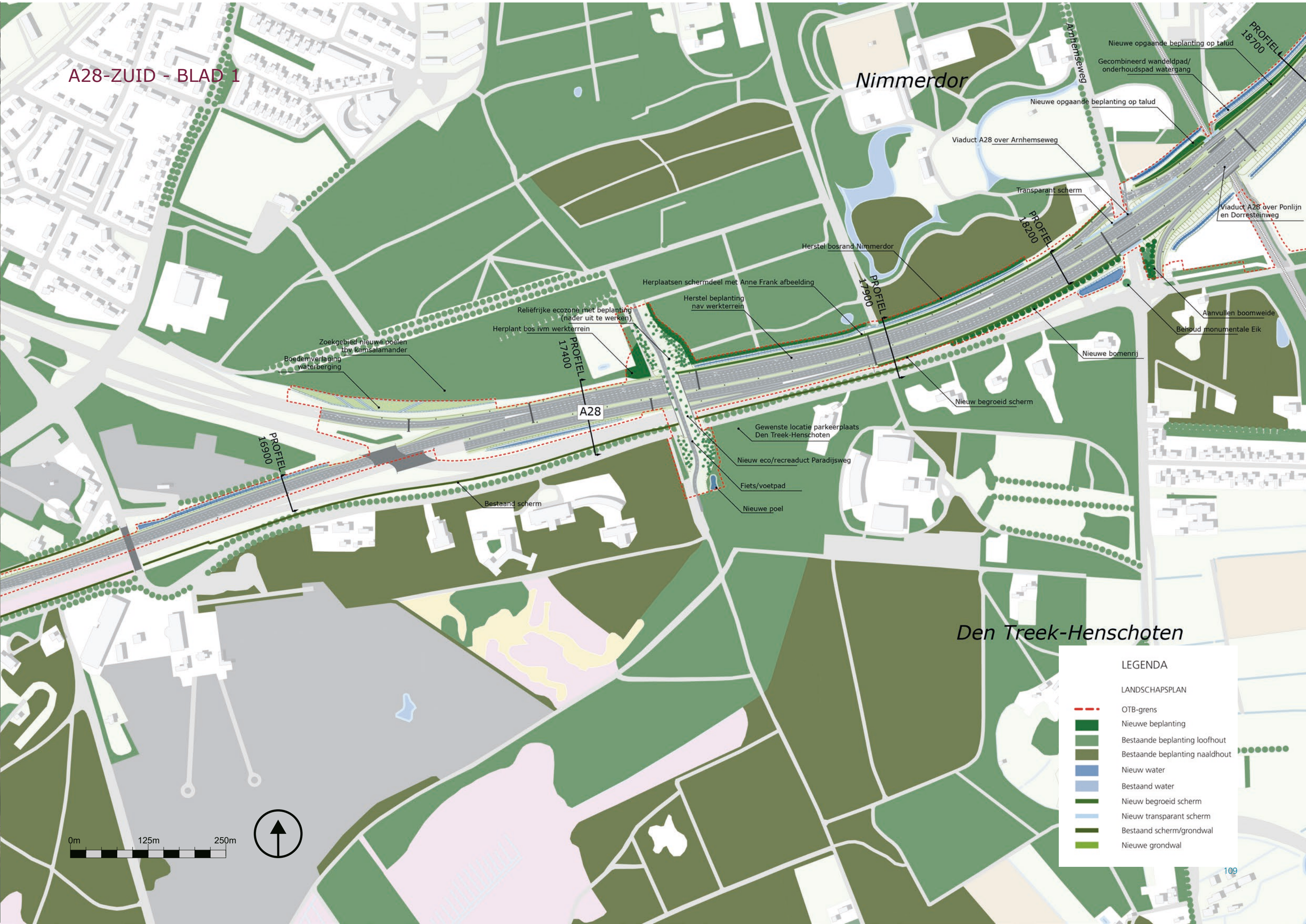
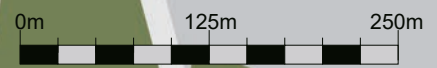
Nimmerdor

Den Treek-Henschoten

**LEGENDA**

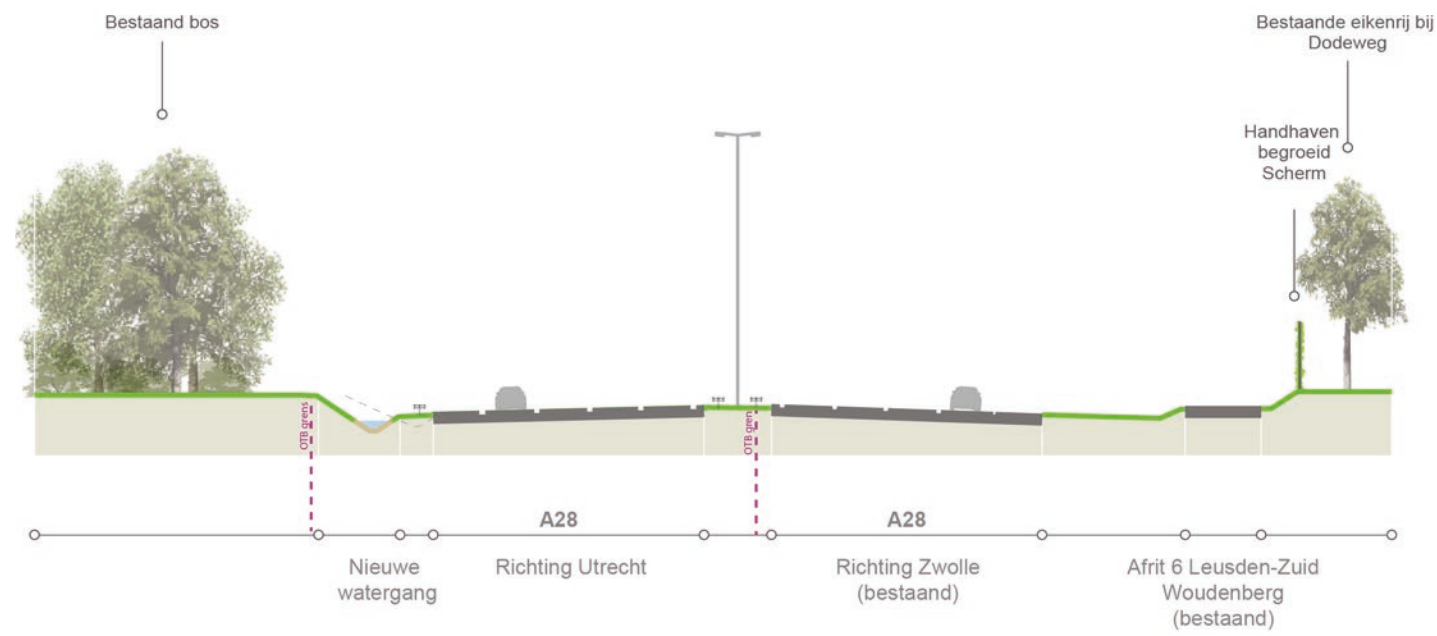
LANDSCHAPPLAN

- - - OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldbout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal

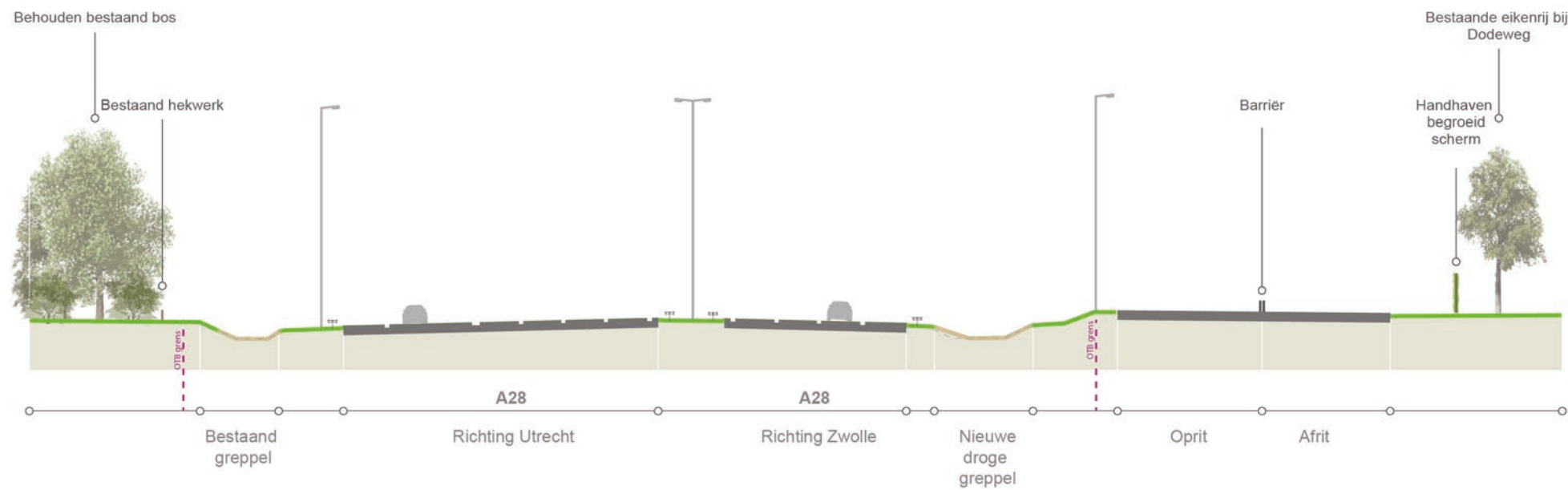
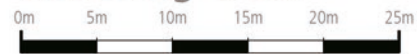




# A28 ZUID - BLAD 1



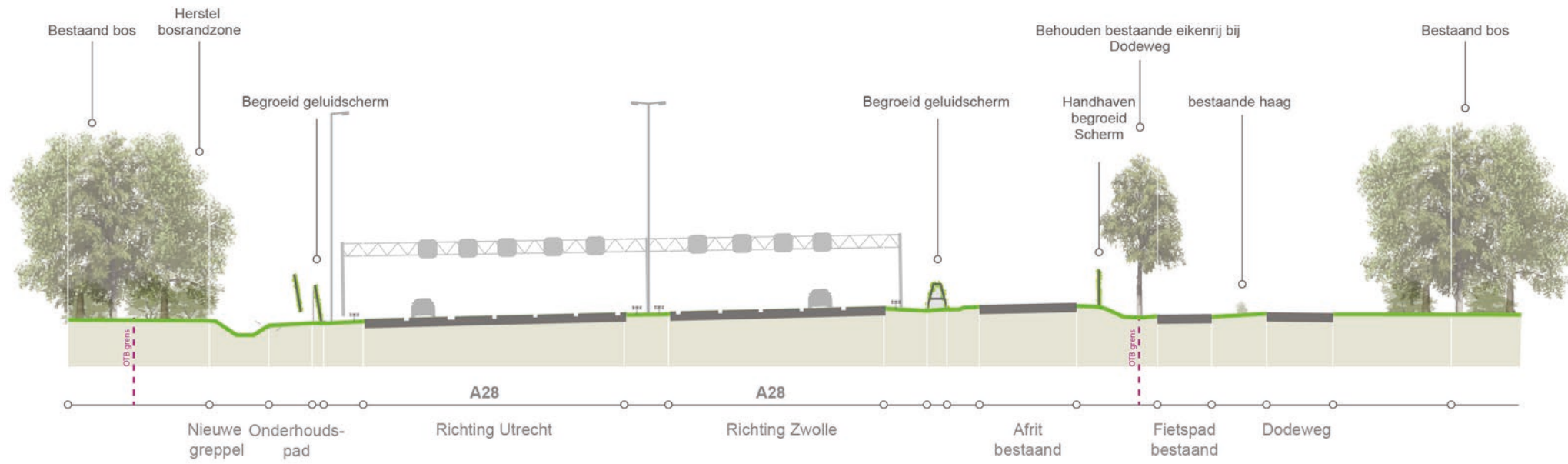
**Metrering 16900**



**Metrering 17400**



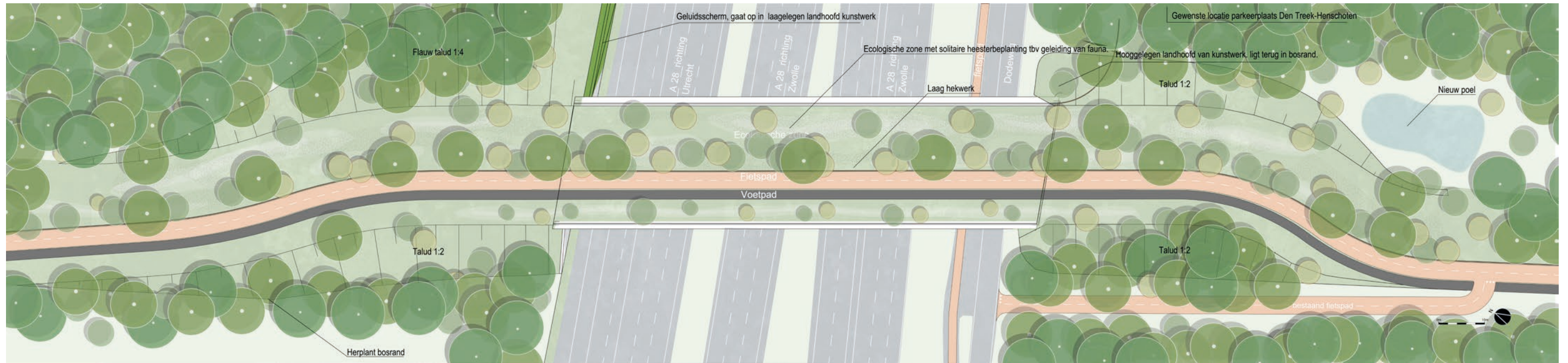




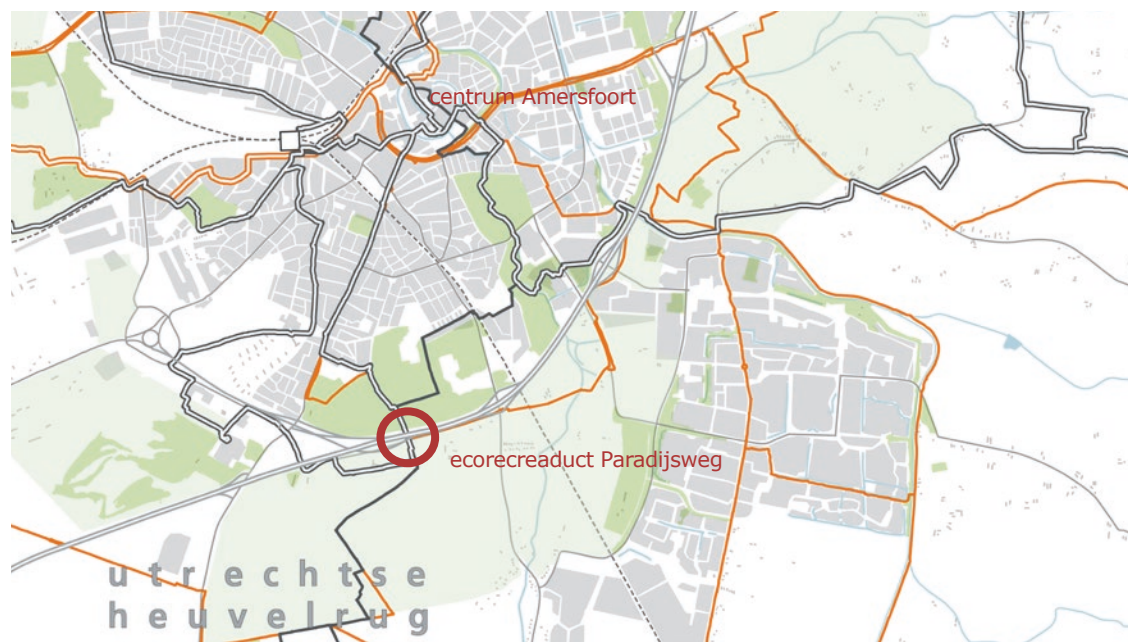
**Metrering 17900**







^ Detailuitwerking ecoreaduct Paradijsweg



^ Detail recreatieve structuren en positie ecoreaduct Paradijsweg



## DETAIL ECO-RECREADUCT PARADIJSWEG

### Ruimtelijke beschrijving inpassing

De A28-Zuid vormt een barrière voor veel soorten van de Utrechtse Heuvelrug. Onder andere het landgoed Nimmerdor, achterliggende bosgebieden als Klein Zwitserland en omliggende bermen worden afgesneden van de rest van de Utrechtse Heuvelrug. Om de barrière te verzachten wordt als onderdeel van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken het Ecorecreaduct Paradijsweg aangelegd ter hoogte van de landgoederen Nimmerdor en Den Treek. Zoals de naam aangeeft heeft deze verbinding zowel een recreatief als een natuur oogmerk. Aan de zuidoostzijde van het Ecorecreaduct, aan de Dodeweg, wil landgoed Den Treek-Henschoten een nieuwe parkeervoorziening realiseren, als (recreatieve) bezoekersentree voor het landgoed. Het ecorecreaduct vormt een schakel in het recreatieve netwerk, met streekpad- en LAW-routes die Den Treek via Nimmerdor met het centrum van Amersfoort verbinden.

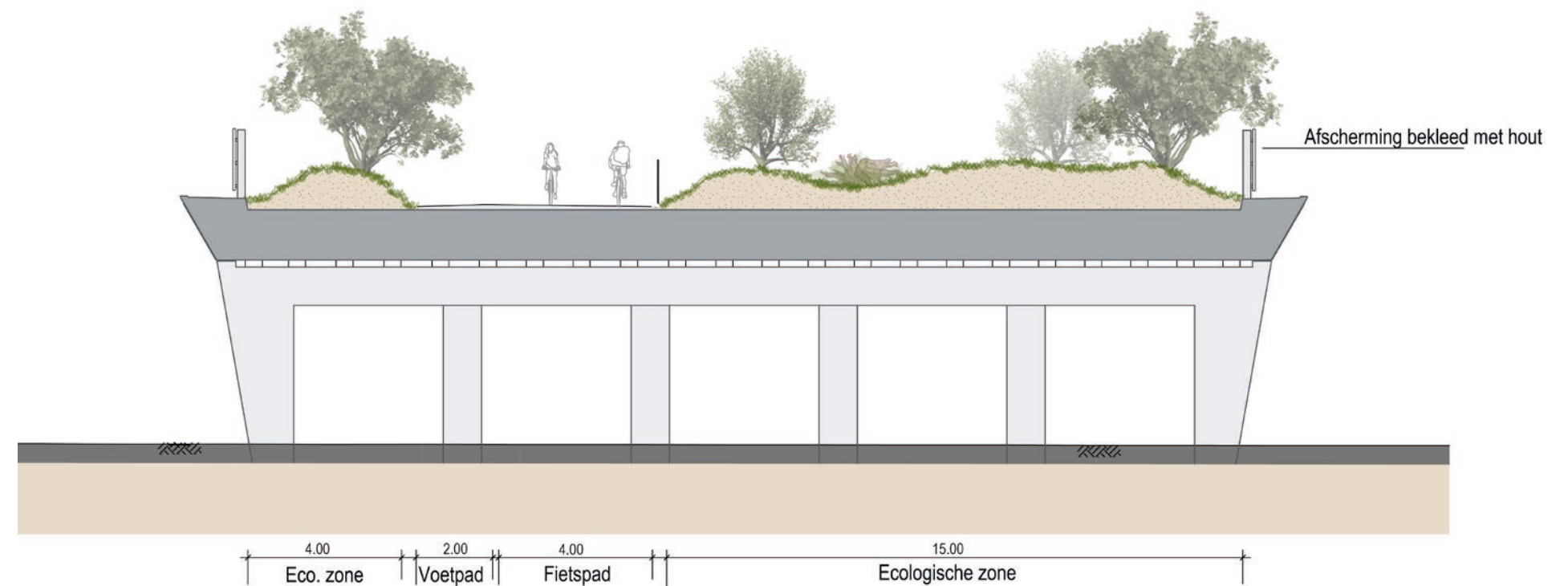
De ecologische zones van het ecorecreaduct worden ingericht met het oog op een aantal voor deze regio kenmerkende soorten: zandhagedis, levendbarende hagedis, kamsalamander, vos, boommarter, bunzing, overige kleine marters, vlinders, libellen en overige insecten. De ecologische zones van het ecorecreaduct bieden een obstakelvrije doorgang tussen leefgebieden aan weerszijden van de infrastructuur via lage (heide)vegetatie, stobben en struiken met voldoende dekking. De omstandigheden op het ecorecreaduct sluiten aan op het leefgebied van de doelsoorten door de aanleg van doorlopende greppel en het gebruik van gebiedseigen grond. De ecologische zones zijn gescheiden en afgeschermd van de fiets- en voetgangerszone om de rust van de dieren zoveel mogelijk te waarborgen. Via wanden en schermen/rasters worden dieren richting het ecorecreaduct en van de infrastructuur af geleid. De hellingen zijn flauw en glooiend, met taluds van 1:4 of flauwer. Ten zuiden van het Ecorecreaduct wordt een poel gerealiseerd.



^ Referentie ecodeuct Sterrenberg, Zeist



^ Referentie ecodeuct



^ Profiel ecorecreaduct Paradijsweg met landschappelijke inrichting









Dorrestein

Heiligenbergerbeek

PROFIEL 19800

PROFIEL 19200

PROFIEL 19050

A28

Heiligenberg

PROFIEL 18700

PROFIEL 18200

**LEGENDA**

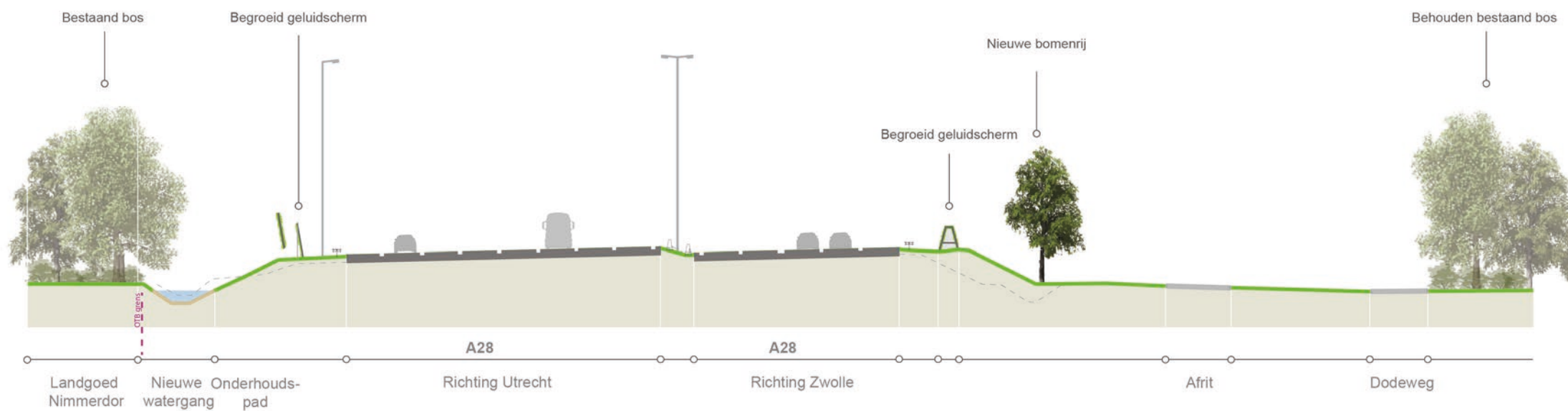
LANDSCHAPSPLAN

- - - OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naalddhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal

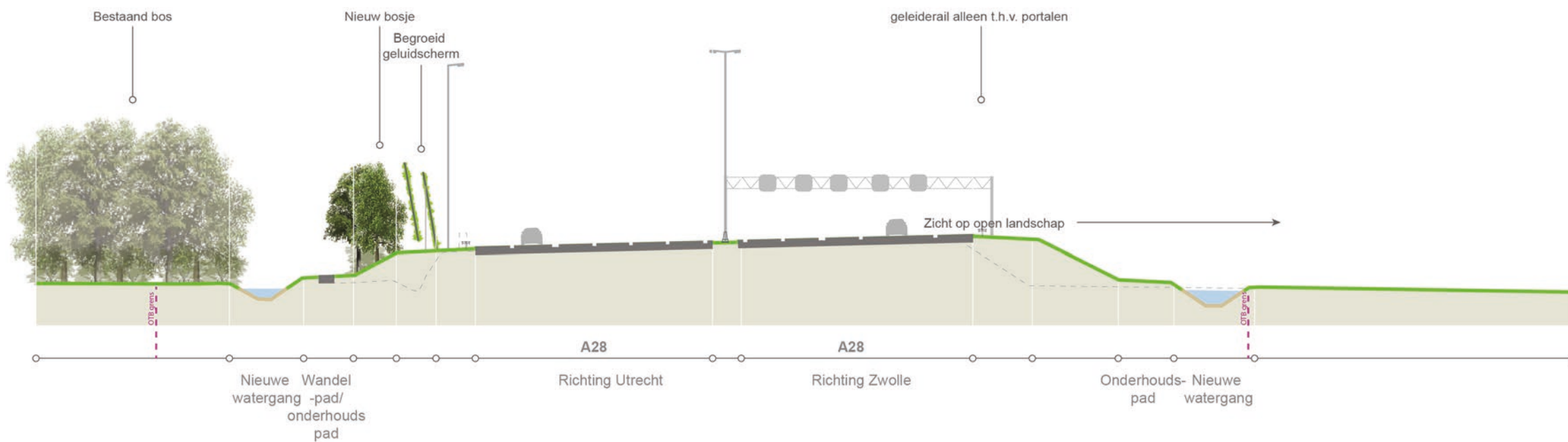




# A28 ZUID - BLAD 2



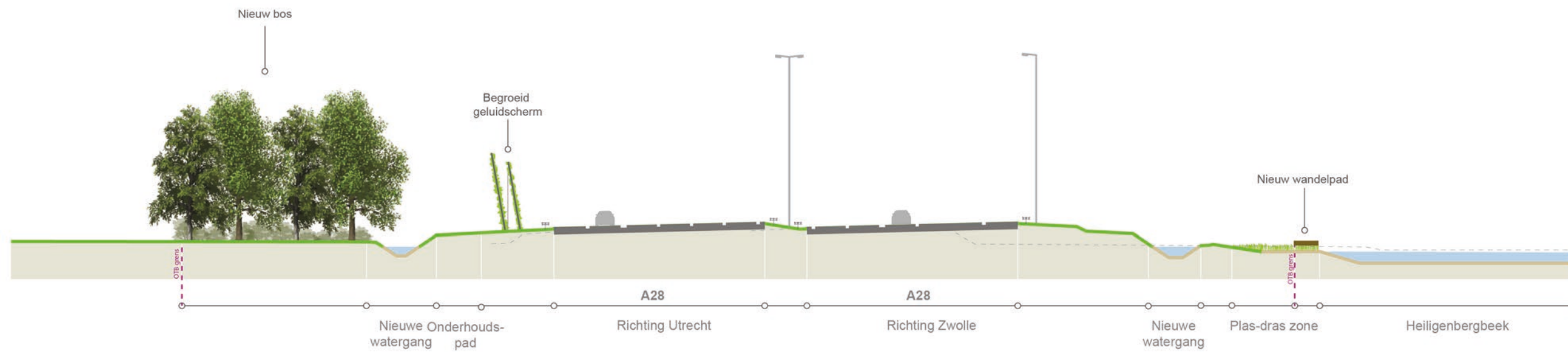
**Metrering 18200**



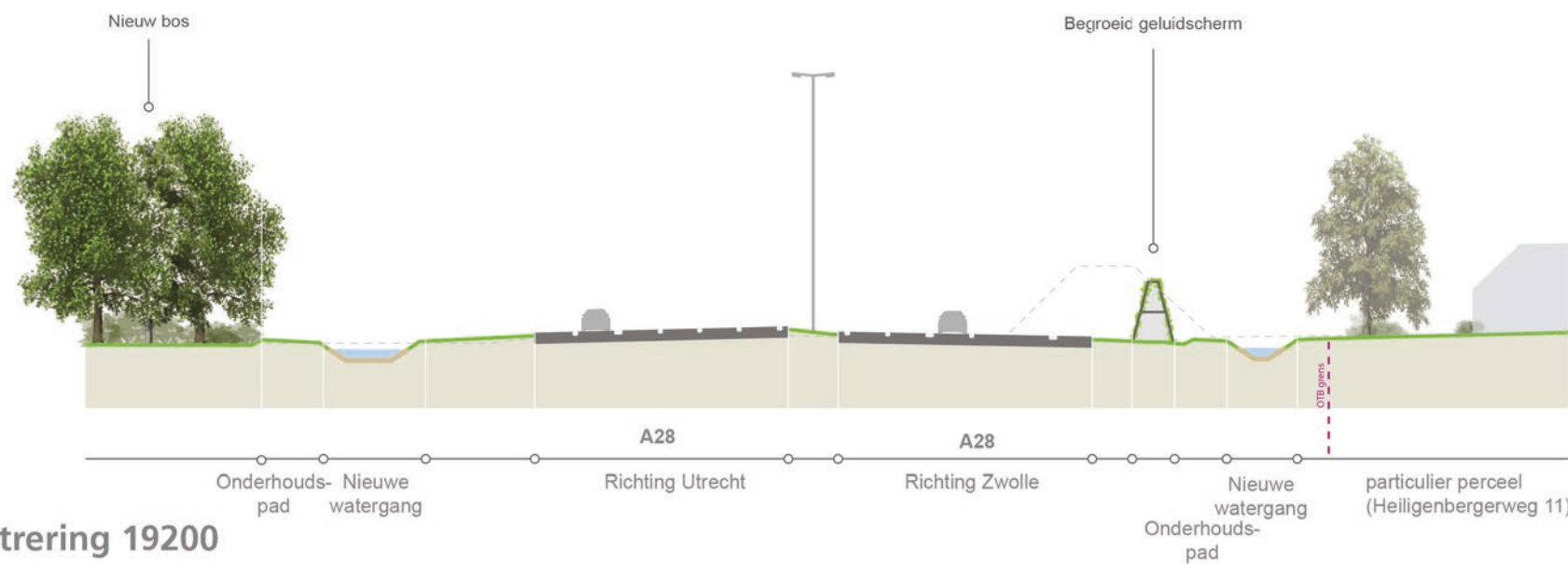
**Metrering 18700**



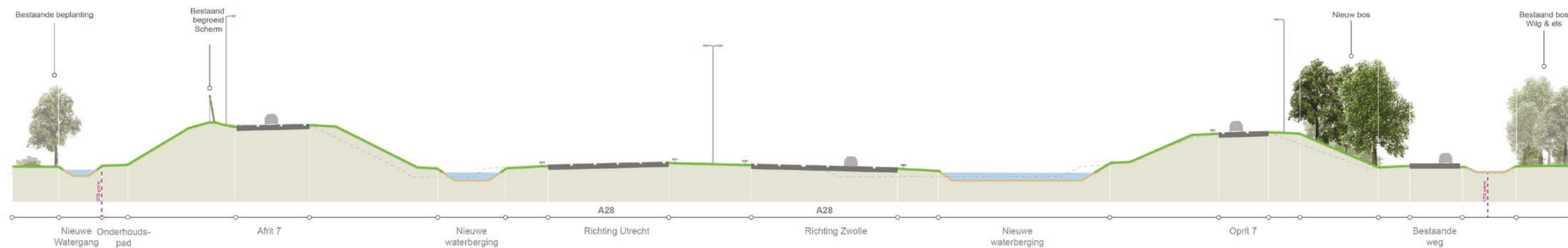




**Metrering 19050**



**Metrering 19200**



**Metrering 19800**





# DETAIL HEILIGENBERGERBEEK EN OMGEVING



Ruimtebesparing tbv caravanstalling

Caravanstalling

Herstel rand tuin van tijdelijke werkstrook

waterberging icm boscompensatie (3860m<sup>2</sup>)

Indicatieve voetgangersverbinding oostzijde Heiligerbergerbeek door gemeente Amersfoort

Volkstuinenvereniging Dorrestein

Herstel rand tuin van tijdelijke werkstrook

Begroeid scherm

Minimale inpassing volkstuinen beplantingsrand van 10m

Herstel rand tuin van tijdelijke werkstrook

Aanpassing watergang vloeiend in vormtaal

Sparen opstellen AFC Quick

Nieuwe voetgangersverbinding langs Heiligenbergerbeek. Oversteek maaiveldverlaging dmv vlonderpad

Buitenplaats Heiligenberg: Versterken parkachtig karakter en uitvoering verjongingsplan bomen

Sparen voetbalveld AFC Quick



## DETAIL HEILIGENBERGERBEEK

Ter plaatse van de Heiligenbergerbeek wordt een nieuwe voetgangersverbinding gerealiseerd onder de snelweg door. Dit vormt een belangrijke recreatieve schakel tussen Park Randenbroek en het zuidelijk gelegen beekdallandschap. De verbinding wordt gemaakt door middel van een verdiepte bak die in de Heiligenbergerbeek ligt. De reden hiervoor is dat de snelweg niet omhoog kan en de onderdoorgang te laag is om voetgangers door te laten. De verbinding krijgt nadrukkelijk het karakter van een struinpad en is geen utilitaire verbinding. De aansluitende paden worden door de regio gerealiseerd en vallen buiten de scope van het OTB. De Heiligenbergerbeek wordt voorzien van een extra waterbuffergebied om enige stuwning als gevolg van de voetgangersverbinding op te kunnen vangen. Dit waterbuffergebied wordt ingericht als vochtig grasland dat geschikt is voor doelsoort ringslang. Het vormt daarmee een stapsteen langs de EVZ en is NNN-compensatiegebied. Landschappelijk blijft het contrast tussen het open beekdal en de bosrand van buitenplaats Heiligenberg intact. Het waterbuffergebied is een overloopgebied en stroomt alleen over bij hoge waterstanden. Het grootste deel van het jaar bestaat het beeld uit grasland, dat iets lager ligt dan het aangrenzende weidegebied.

De doorlopende oevers, de beek en de ruimte daarboven blijven in gelijke mate beschikbaar voor de dierlijke gebruikers. De inpassing van de nieuwe voetgangersverbinding langs de Heiligenbergerbeek houdt rekening met het gebruik door de doelsoorten door verlichting achterwege te laten en functies te scheiden. Via wanden en schermen/rasters worden dieren richting de doorlopende oevers en van de infrastructuur af geleid.

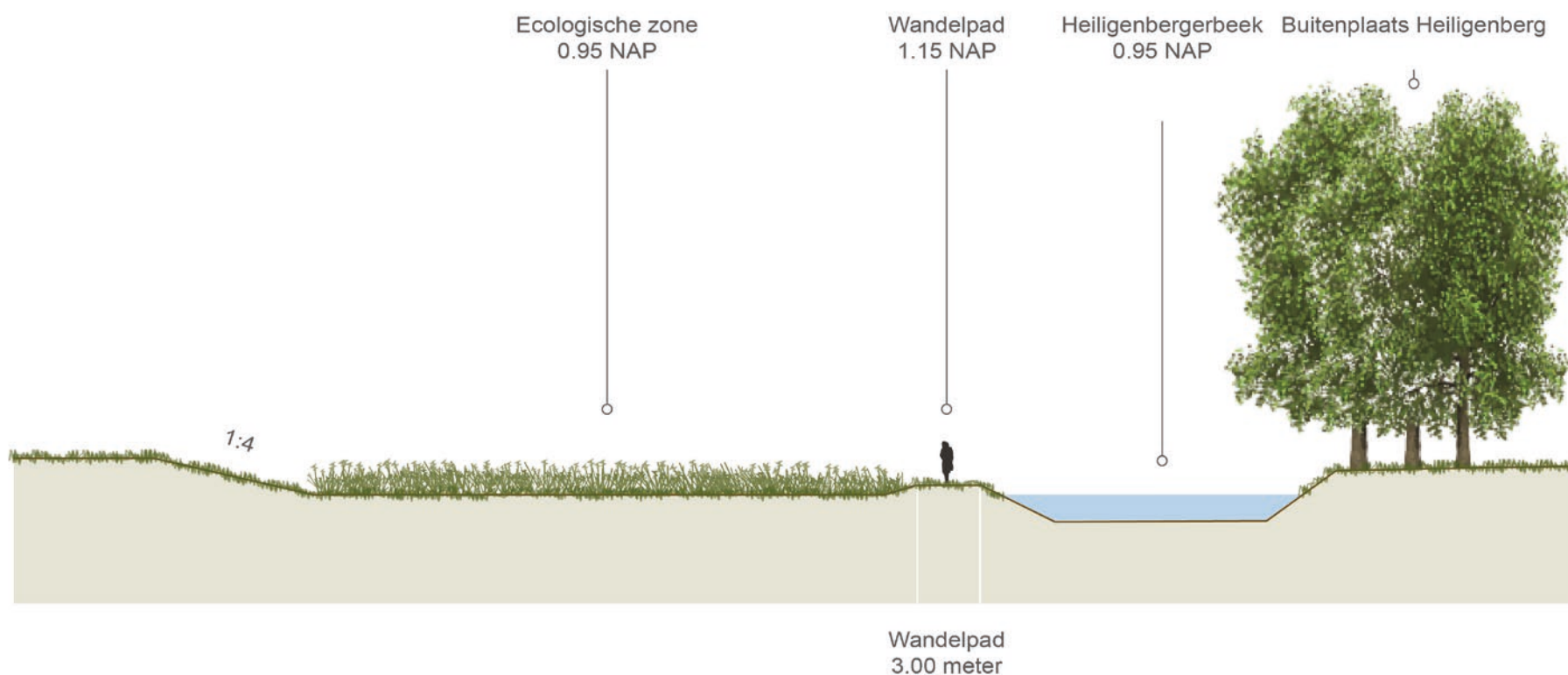
De rand van buitenplaats Heiligenberg wordt zorgvuldig hersteld. De noordelijk begrenzende watergang van het landgoed wordt vloeiend vormgegeven in de stijl van het huidige ontwerp. Enkele zeer grote bomen die op de punt van het landgoed staan kunnen behouden blijven. Ook wordt het parkachtig karakter van de buitenplaats versterkt door aan te sluiten op het verjongingsplan van buitenplaats Heiligenberg.



^ Referentie leefgebied ringslang (vochtig grasland)



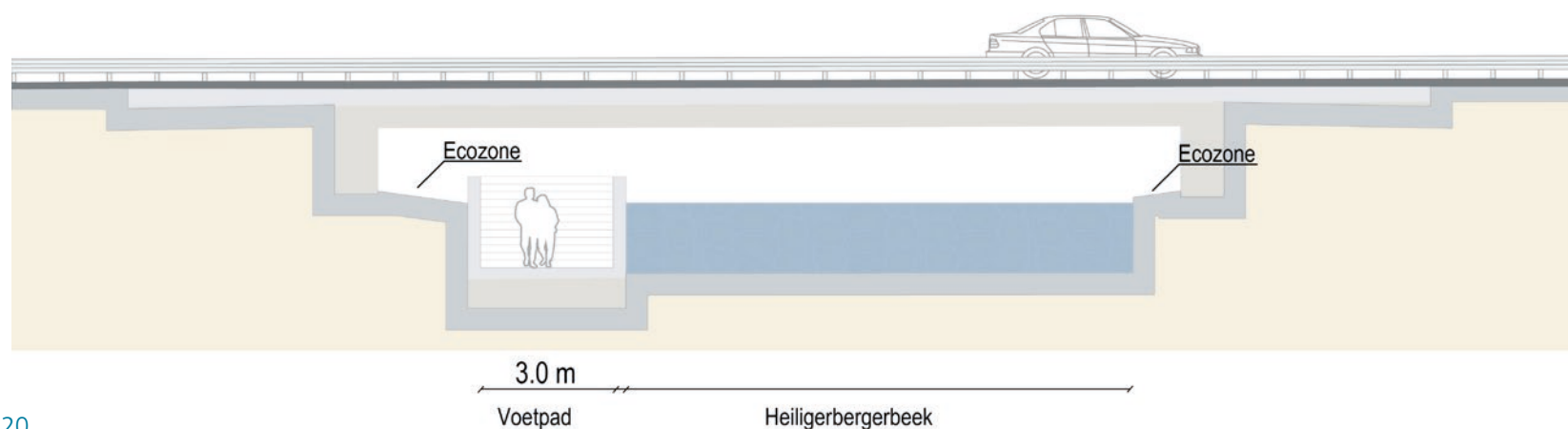
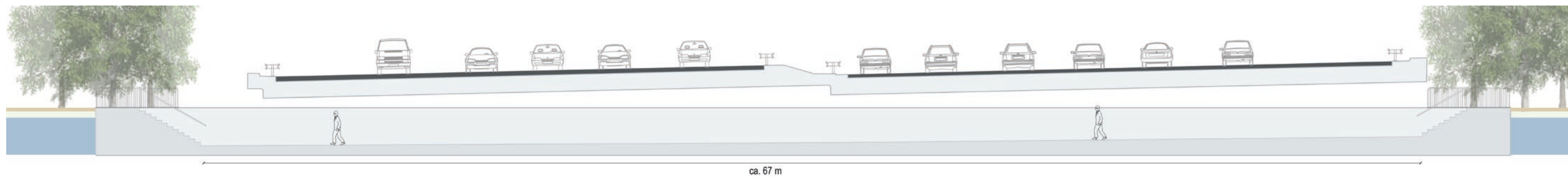
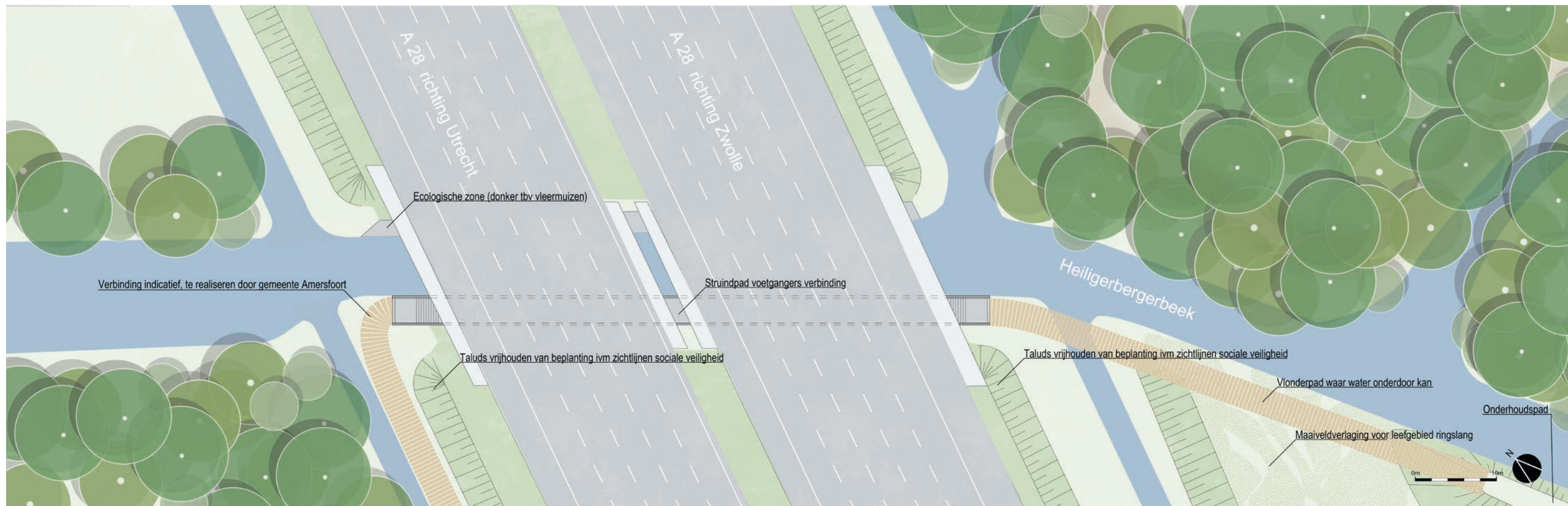
^ Referentiebeeld grasland bij overloop beek (incidenteel)



^ Profiel beekdal Heiligenbergerbeek, overloopgebied beek/NNN leefgebied ringslang

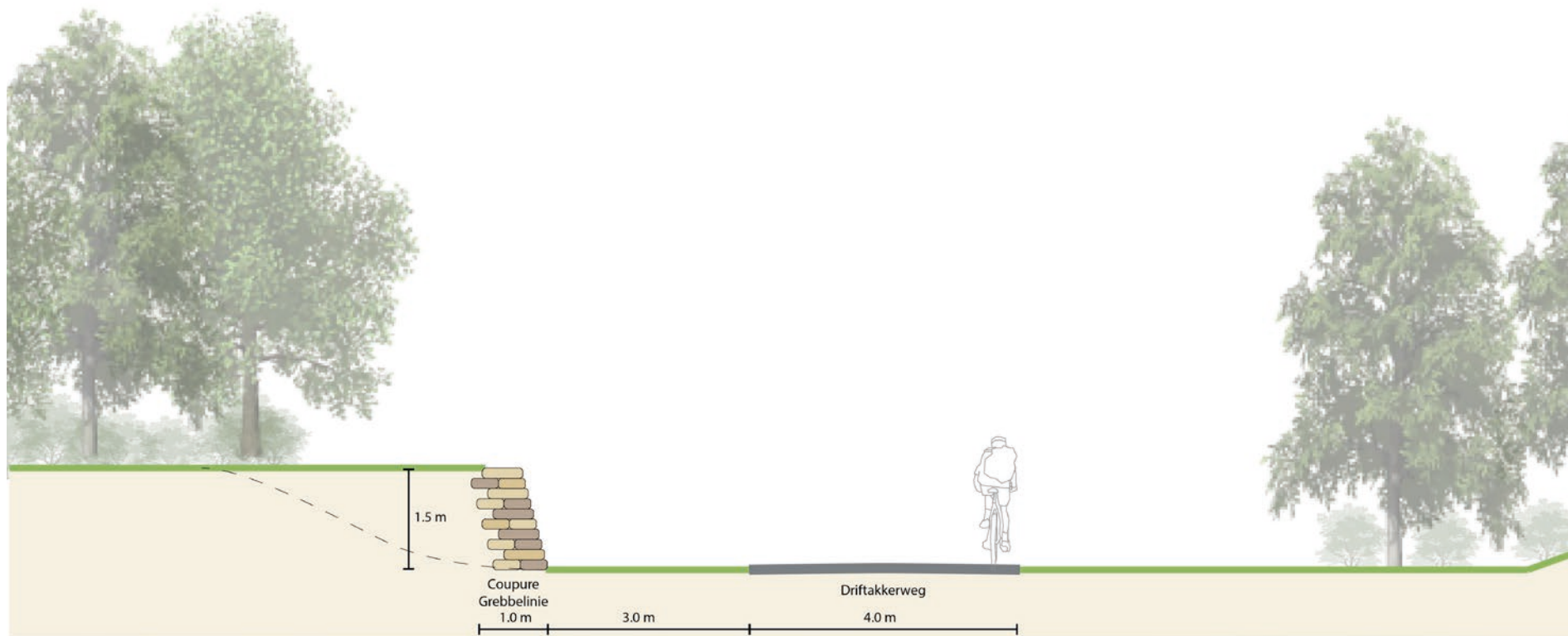


# DETAIL ONDERDOORGANG HEILIGENBERGERBEEK





## DETAIL COUPURE GREBBELINIEDIJK TPV DRIFTAKKERWEG/MOSSELPAD

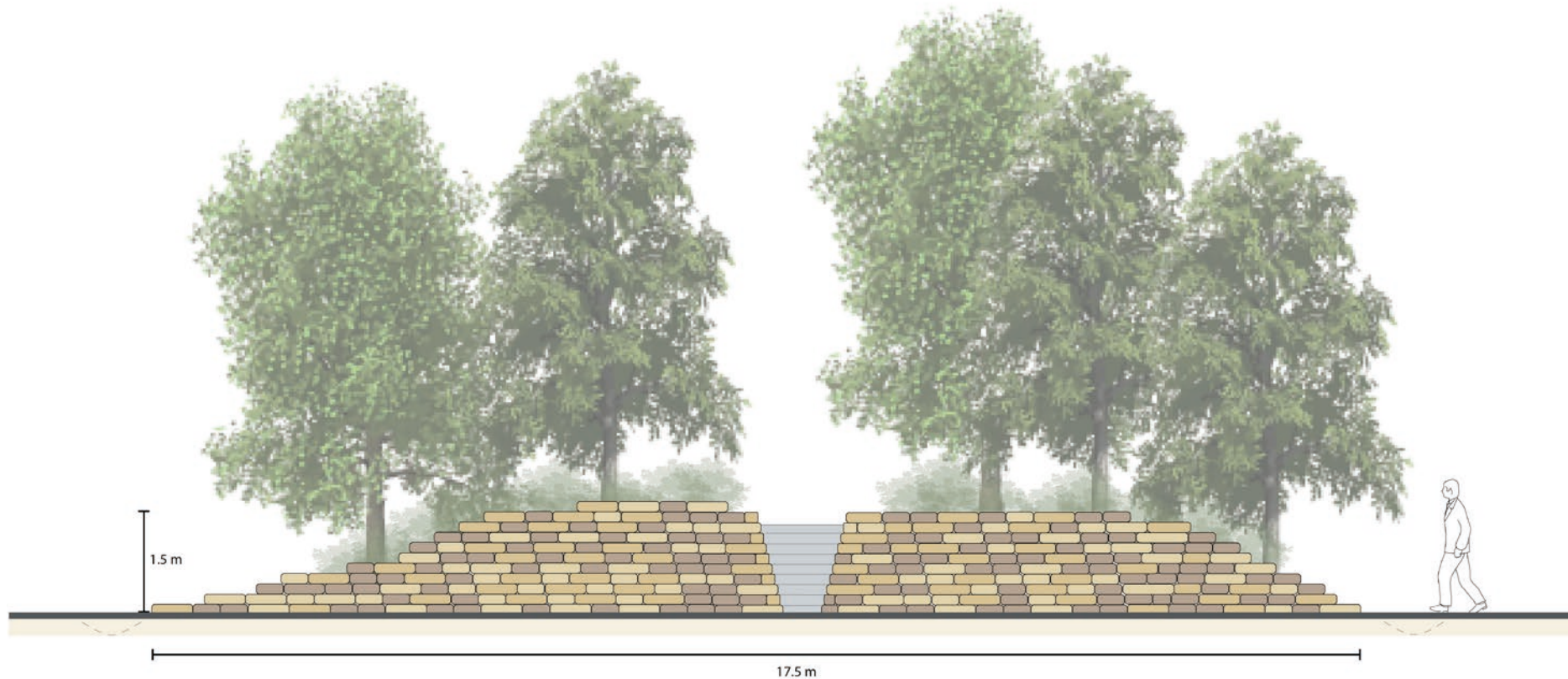


### Detail coupure Grebbelinie

De onderbreking van de liniedijk ter plaatse van de Driftakkerweg wordt gemarkeerd met een coupure, conform de vormgeving elders langs de Grebbelinie. Hierdoor wordt de samenhang van de Grebbelinie beter ervaarbaar. Er zijn coupures gerealiseerd aan de Havezathelaan, Valleipark en 't Vliet in Leusden. Deze coupures worden gemaakt van jutezakken, gevuld met beton. Vanaf de Driftakkerweg komt er een opgang naar het pad op de Liniedijk. Over de liniedijk loopt een route, waarlangs ook het nabijgeleden kazemat Mosselpad ligt.



^ Locatie coupure Driftakkerweg/Mosselpad



^ Referentie coupure Havezathelaan, Leusden



















Randenbroek/  
Schuilenburg



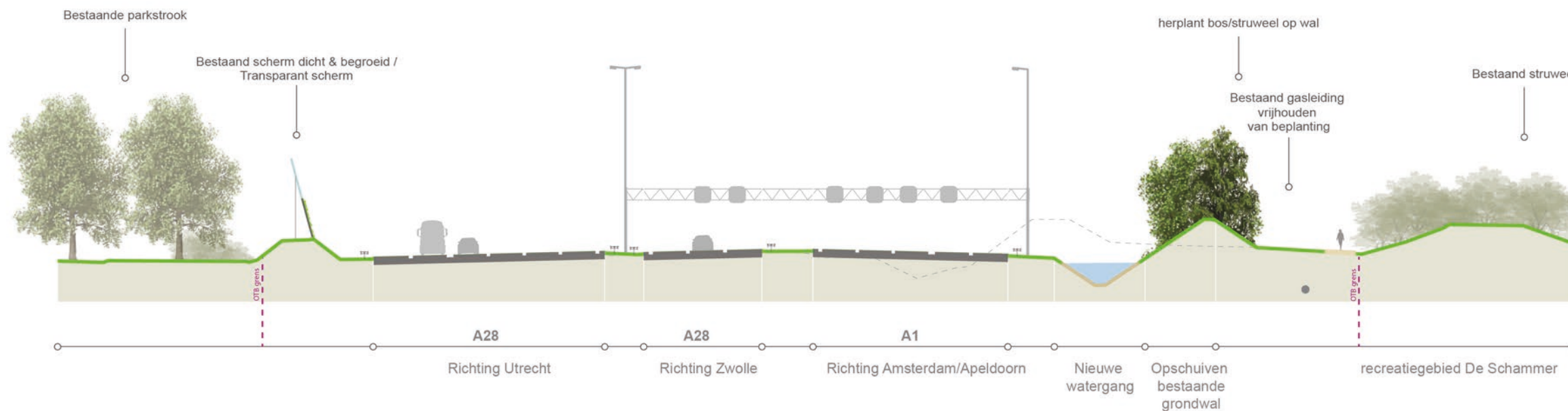
LEGENDA

LANDSCHAPSPLAN

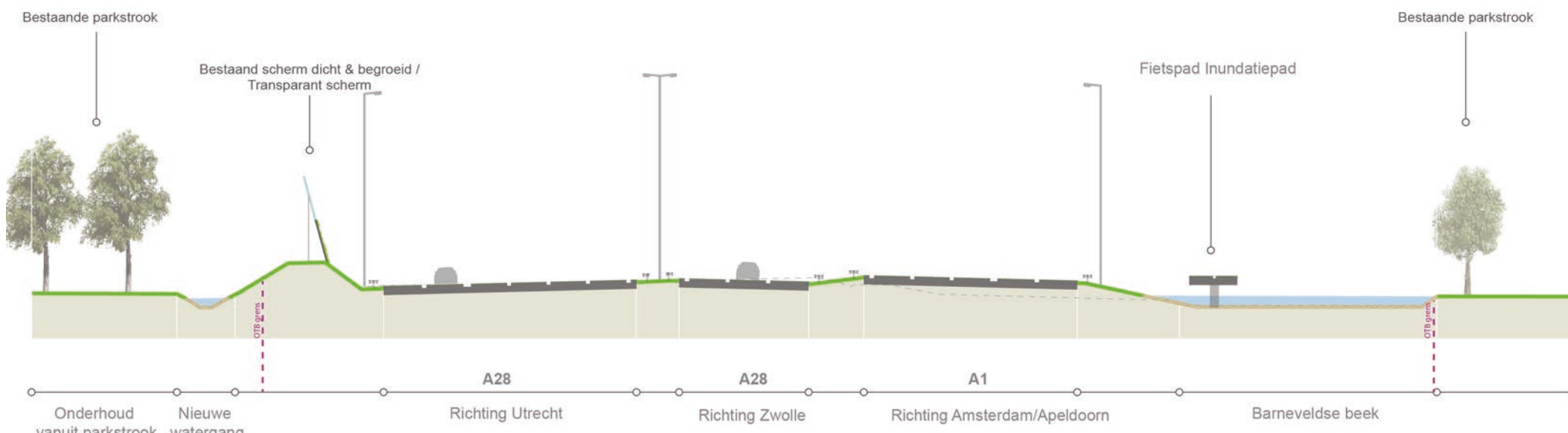
-  OTB-grens
-  Nieuwe beplanting
-  Bestaande beplanting loofhout
-  Bestaande beplanting naaldhout
-  Nieuw water
-  Bestaand water
-  Nieuw begroeid scherm
-  Nieuw transparant scherm
-  Bestaand scherm/grondwal
-  Nieuwe grondwal



# A28 ZUID - BLAD 3

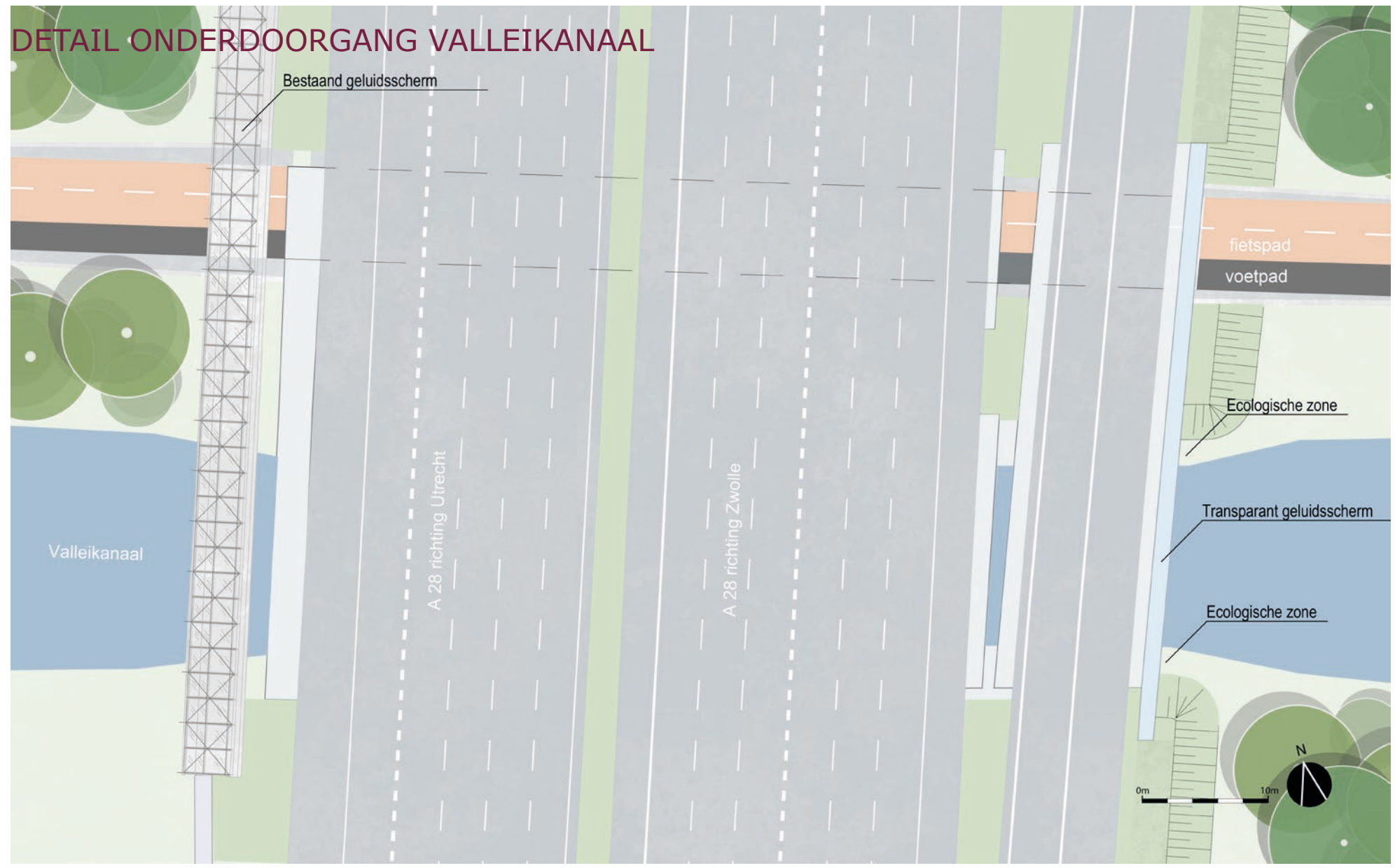


**Metrering 20700**  
 0m 5m 10m 15m 20m 25m

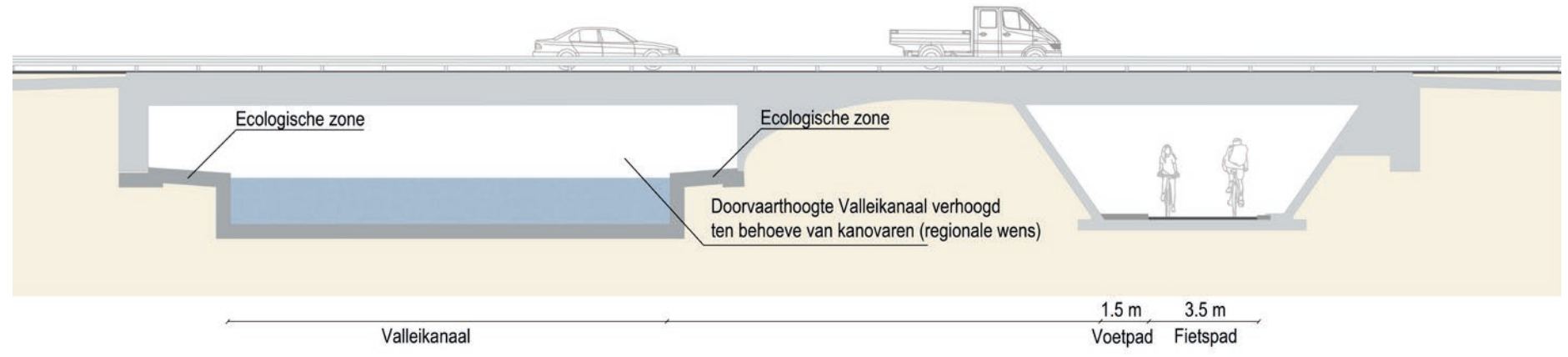


**Metrering 21000**  
 0m 5m 10m 15m 20m 25m





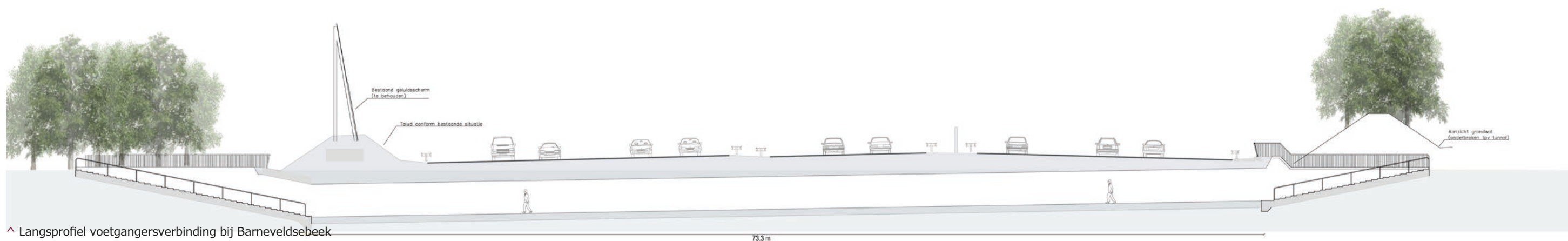
**Detail onderdoorgang Valleikanaal**  
 De A28 wordt ter plaatse van de kruising met het Valleikanaal aanzienlijk breder. De huidige parallelweg (Driftakkerweg) gaat hier niet meer over het Valleikanaal, maar buigt ten zuiden van het kanaal af. Op enige afstand van de A28, ter hoogte van het Inundatiepad, komt een nieuwe fietsbrug over het Valleikanaal als fietsverbinding vanuit Leusden naar recreatiegebied De Schammer. Het geluidsscherm aan de Amersfoortse zijde blijft gehandhaafd. De fietstunnel parallel aan het Valleikanaal wordt verlengd. De oevers van het Valleikanaal, bedoeld als ecologische verbinding, worden doorgetrokken onder de A28 en onder de nieuw te realiseren fietsbrug.



^ Dwarsprofiel Valleikanaal en fietstunnel

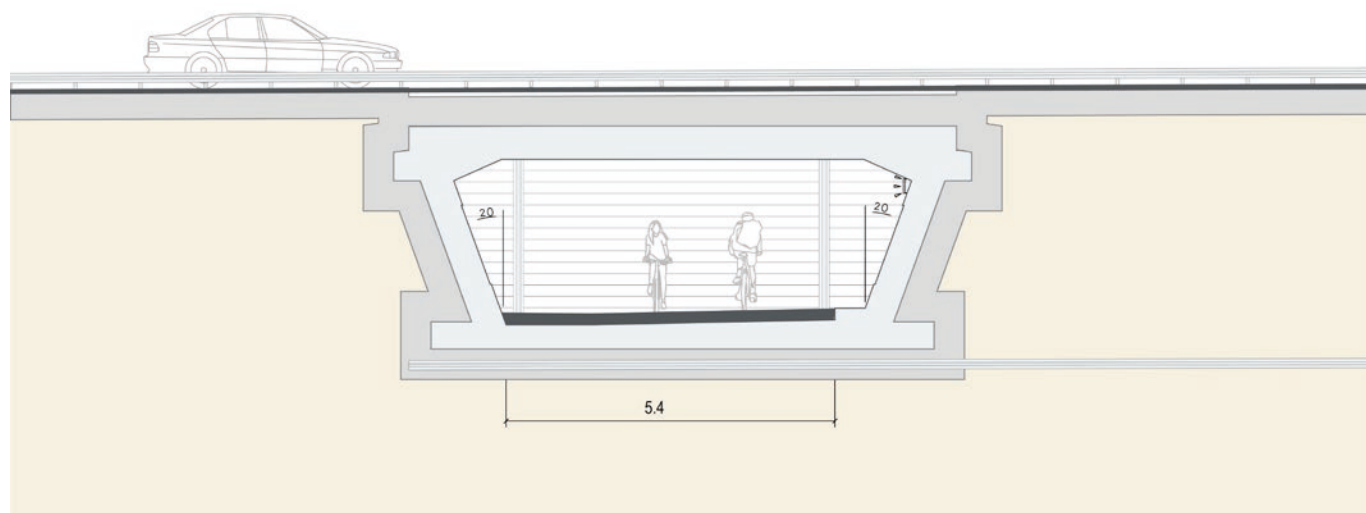


# DETAIL VOETGANGERSVERBINDING BIJ BARNEVELDSEBEEK



^ Langsprofiel voetgangersverbinding bij Barneveldsebeek

73.3 m



^ Langsprofiel voetgangersverbinding bij Barneveldsebeek











Rustenburg

De Wieken

Transparant scherm op overgang

Kruising spoorlijn

Vervanging begroeid scherm

Nieuw bos

Nieuw begroeid scherm

Transparant scherm op overgang

A28

PROFIEL 22100

Energieweg

Nieuw transparant scherm

Nieuw bos

Fietsverbinding Hogeweg

Handhaven bestaand scherm

Handhaven bestaand scherm

Nieuw bos

Nieuw begroeid scherm

Herstel beplanting nav werkkerrein

Herstel beplanting nav werkkerrein

Behoud waterberging

Hogeweg

Nieuw water

Nieuwe boomweide

Herstel en aanvullen beplanting icm waterberging

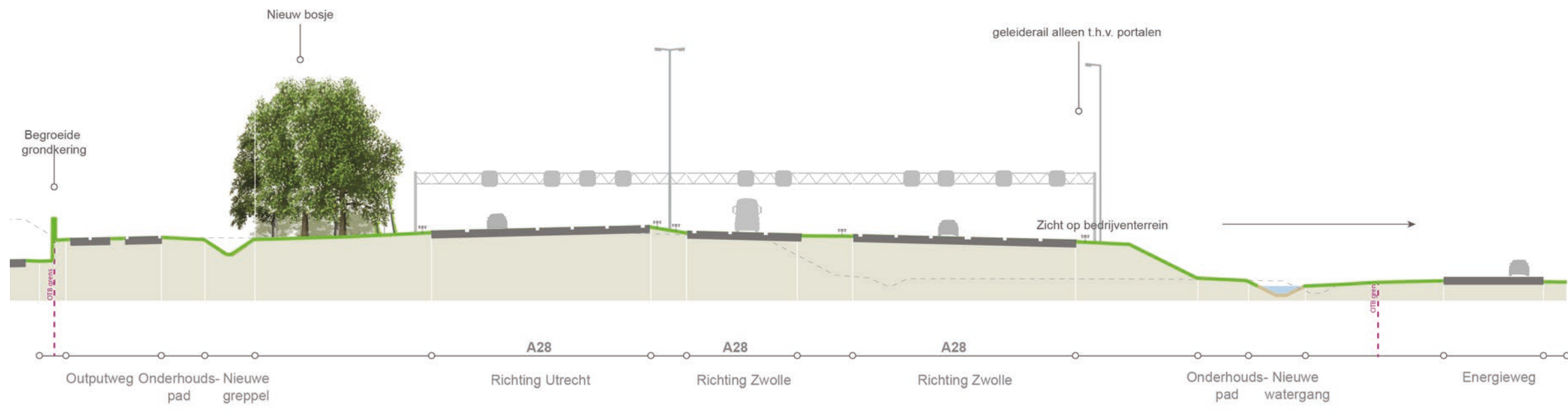
**LEGENDA**

LANDSCHAPSPLAN

- - - OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal







**Metrering 22100**











< Overzichtskaart deelgebied A28 Noord, schaal 1:25.000; de rode nummers verwijzen naar de beschrijving van de inpassing.



## A28 NOORD - OVERZICHT

### Ruimtelijke beschrijving inpassing

Het principeprofiel van de A28-Noord is 'Weg langs de stadsrand' ter plaatse van Amersfoort-Vathorst en Nijkerk, 'Weg door kampenlandschap Gelderse Vallei' ter plaatse van Hoevelaken en in het meest noordelijke deel 'Weg door weidegebied Arkemheen-Eemland'. Ter plaatse van Amersfoort-Vathorst breidt de snelweg uit richting het oosten, waardoor het beeld vanuit de omgeving, met schermen en beplanting, behouden blijft.

Bij Hoevelaken is het beeld groen met waar mogelijk beplanting langs de snelweg. Het gebied tussen Hoevelakense Bos en De Schammer heeft een belangrijke recreatieve functie, die in de toekomst nog verder versterkt moet worden. Vanaf de aansluiting Hoevelaken (A1) tot aan de onderdoorgang Domstraat (A28) komt een begroeid geluidscherm van circa 3 m hoog (1). Het kleinschalige landschap wordt hier hersteld door aanbrengen van laanbeplanting langs de verlegde Nijkerkerstraat en herstel van taludbeplanting bij de onderdoorgang Van Tuylstraat (2).

Het landgoed Hoevelaken met het Hoevelakense Bos (3) wordt geraakt door de verbreding van de A28. Het profiel van de wegberm wordt hier zo smal mogelijk gehouden, om het ruimtebeslag op het landgoed te minimaliseren. Dit gebeurt door middel van een begroeide grondkering. De bestaande watergang wordt iets opgeschoven, maar behoudt dezelfde functie. Hierdoor wordt instandhouding van de grondwatersituatie op het landgoed geborgd en daarmee het behoud van het bomenbestand. Op het landgoed zelf wordt het parkachtige karakter van het noordelijk deel van het Hoevelakense Bos versterkt. Hierbij wordt aangesloten op de visie van Stichting Geldersch Landschap en Kasteelen. De bestaande monumentale beukenlaan blijft behouden.

Aan de zijde van de stadsrand Vathorst en Hooglanderveen (4) blijven de bestaande begroeide schermen gehandhaafd, en daarmee het beeld vanaf de weg en vanuit de wijken bepaald. De stadsrand van Nijkerk bestaat uit een afwisseling van geluidwallen (autonome ontwikkeling) met daarachter (te ontwikkelen) bedrijven en woonwijken en bedrijventerreinen die zichtbaar zijn vanaf de A28, zoals de Flier (5). De inpassing richt zich vooral op het continu maken van het beeld vanaf de weg, door bijvoorbeeld het optimaliseren van de landhoofden en schermen bij de Bunschoterweg (6) zodat er een geïntegreerd beeld ontstaat.

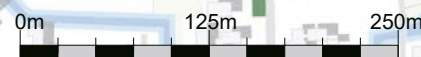
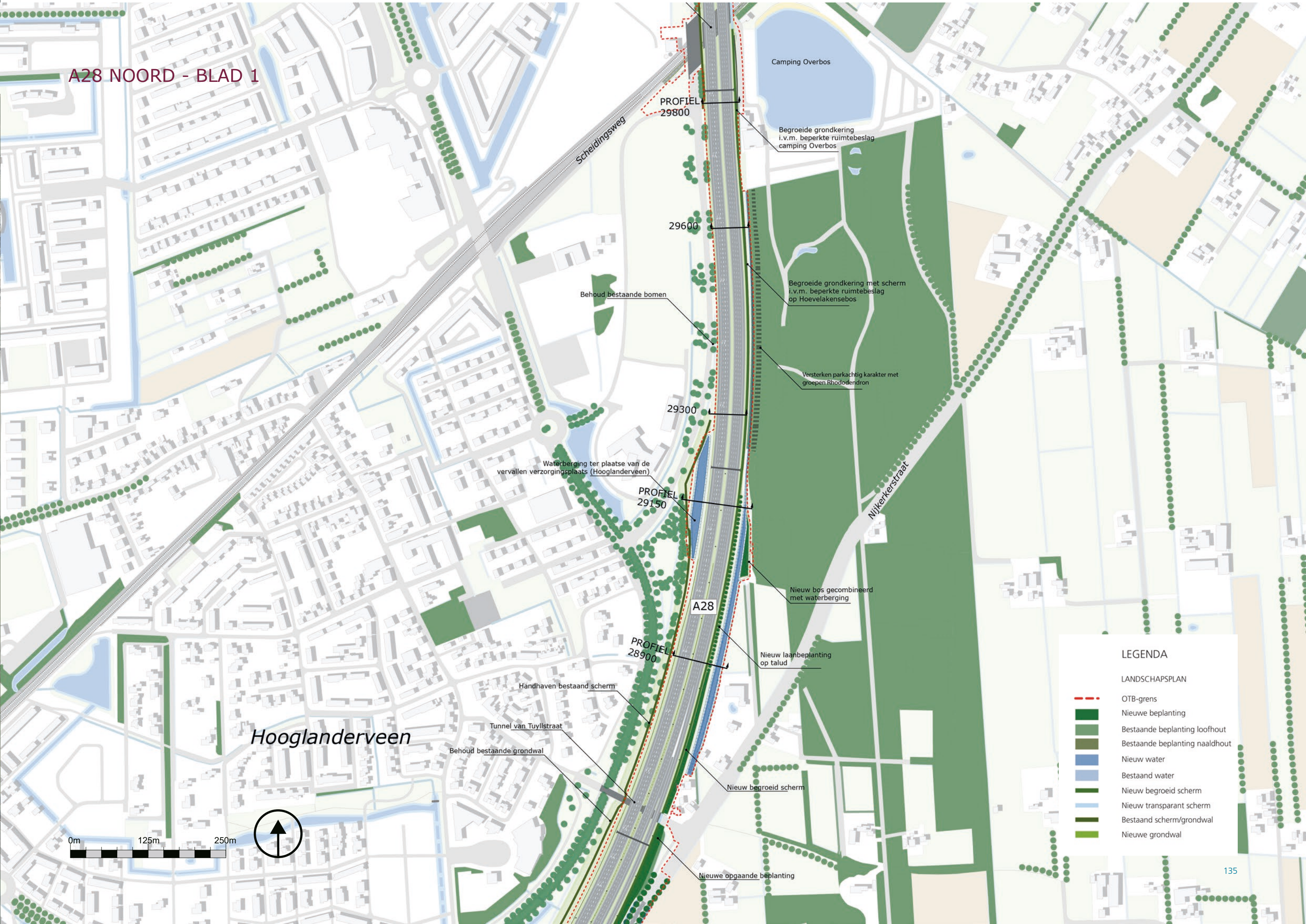
De nieuwe verzorgingsplaats Vathorst/Corlaer (7) ligt in de nieuw vormgeven aansluiting Amersfoort-Vathorst. De huidige waterberging in de aansluiting gehandhaafd. De verzorgingsplaats is ingepast in de langgerekte kavelstructuur door aan te sluiten op het slotenpatroon en nieuwe bomenrijen. Het noordelijke deel van de A28 in het plangebied ligt grotendeels op maaiveld met zicht op het omringende open landschap. Kruisende structuren liggen hoog in het landschap en zijn bij de A28 steeds beplant ter plaatse van de viaducten. De inpassing houdt vast aan dit principe door deze beplantingstructuren te behouden of te herstellen. Ook ter plaatse van de kruising met de Arkervaart (8), waar de A28 zelf stijgt, wordt dit principe gehanteerd: beplanten van hooggelegen grondlichamen. Hierdoor wordt de hooggelegen ligging van de A28 in het open Arkemheen-Eemland visueel verzacht.



A28 NOORD - BLAD 1







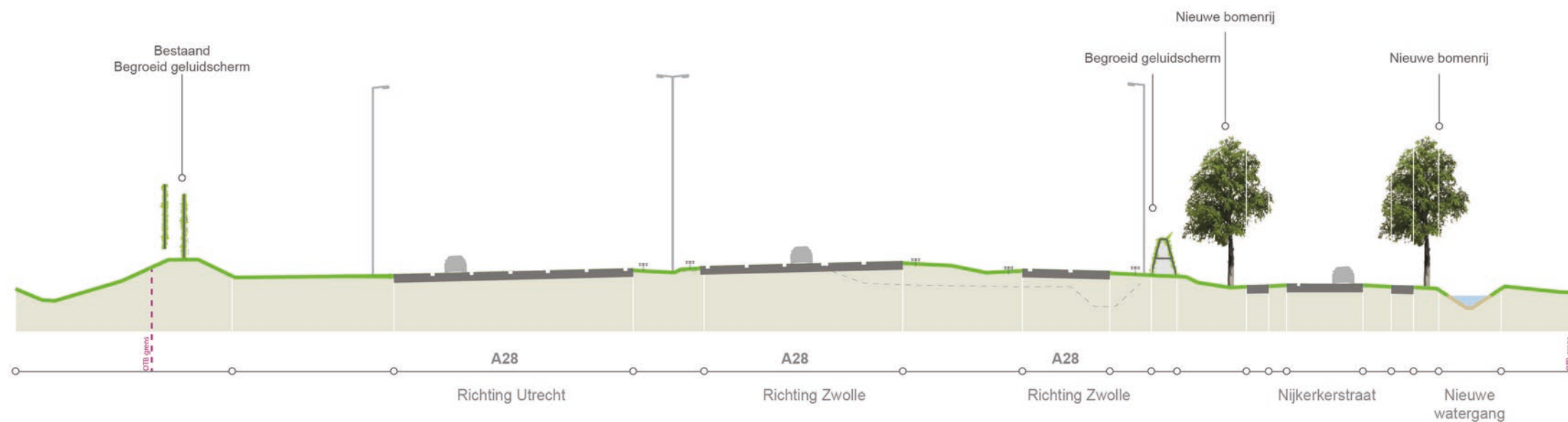
LEGENDA

LANDSCHAPSPLAN

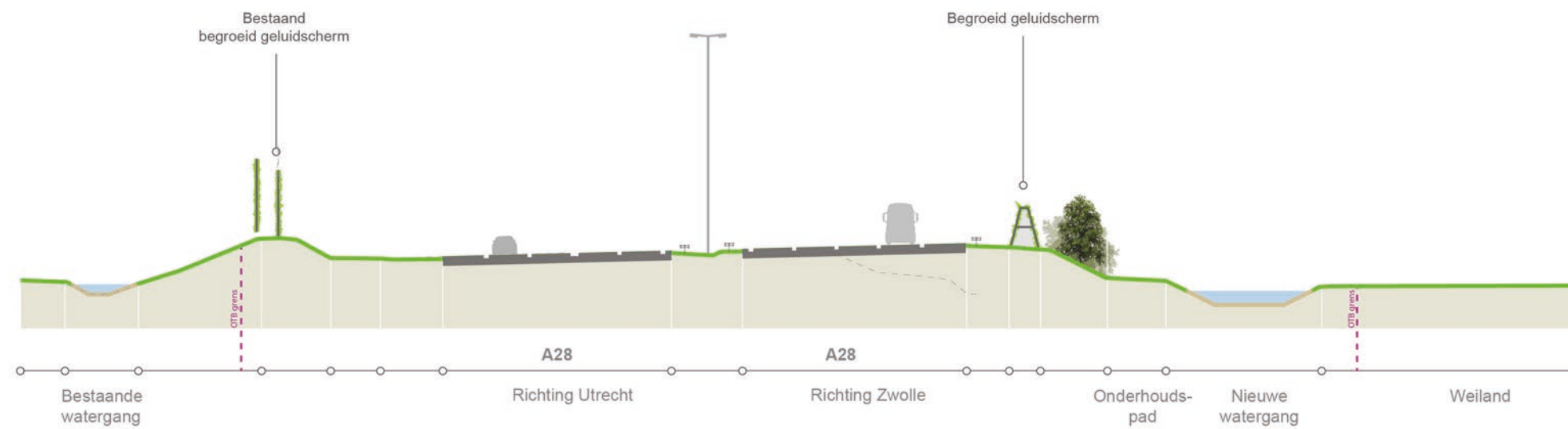
- - - OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naalddhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal



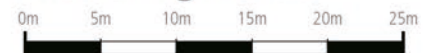
# A28 NOORD - BLAD 1



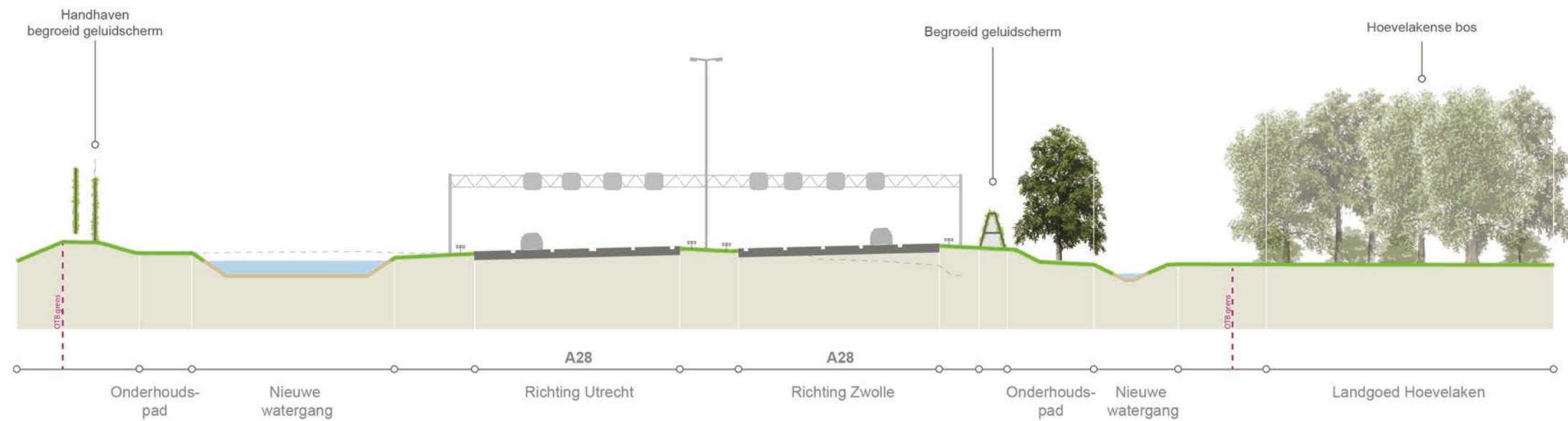
**Metrering 28300**



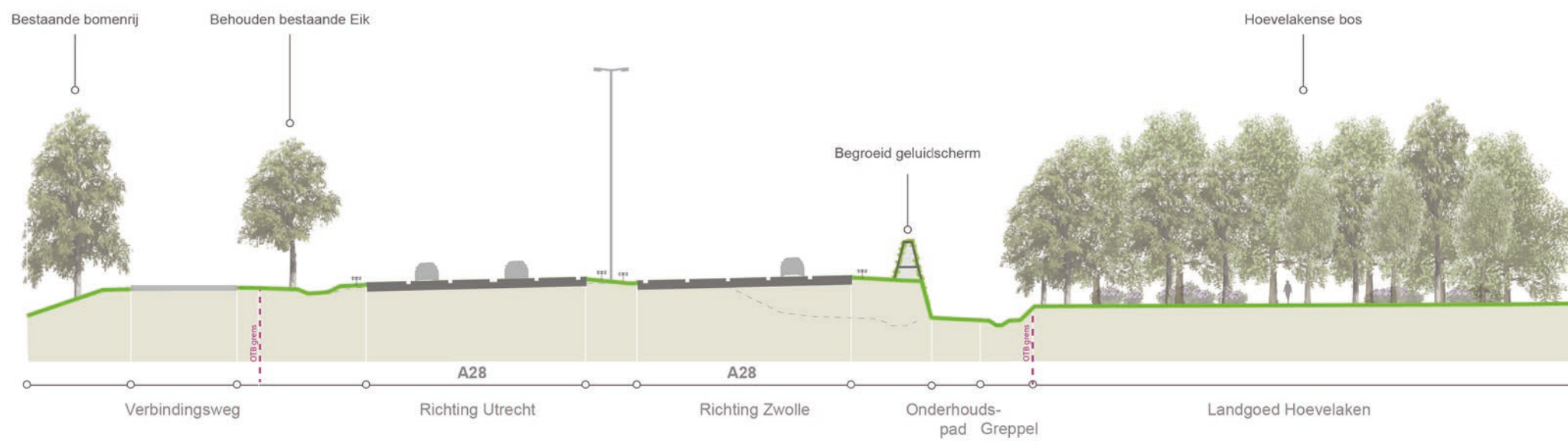
**Metrering 28900**



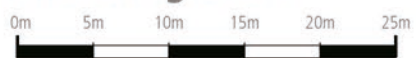




### Metreering 29150

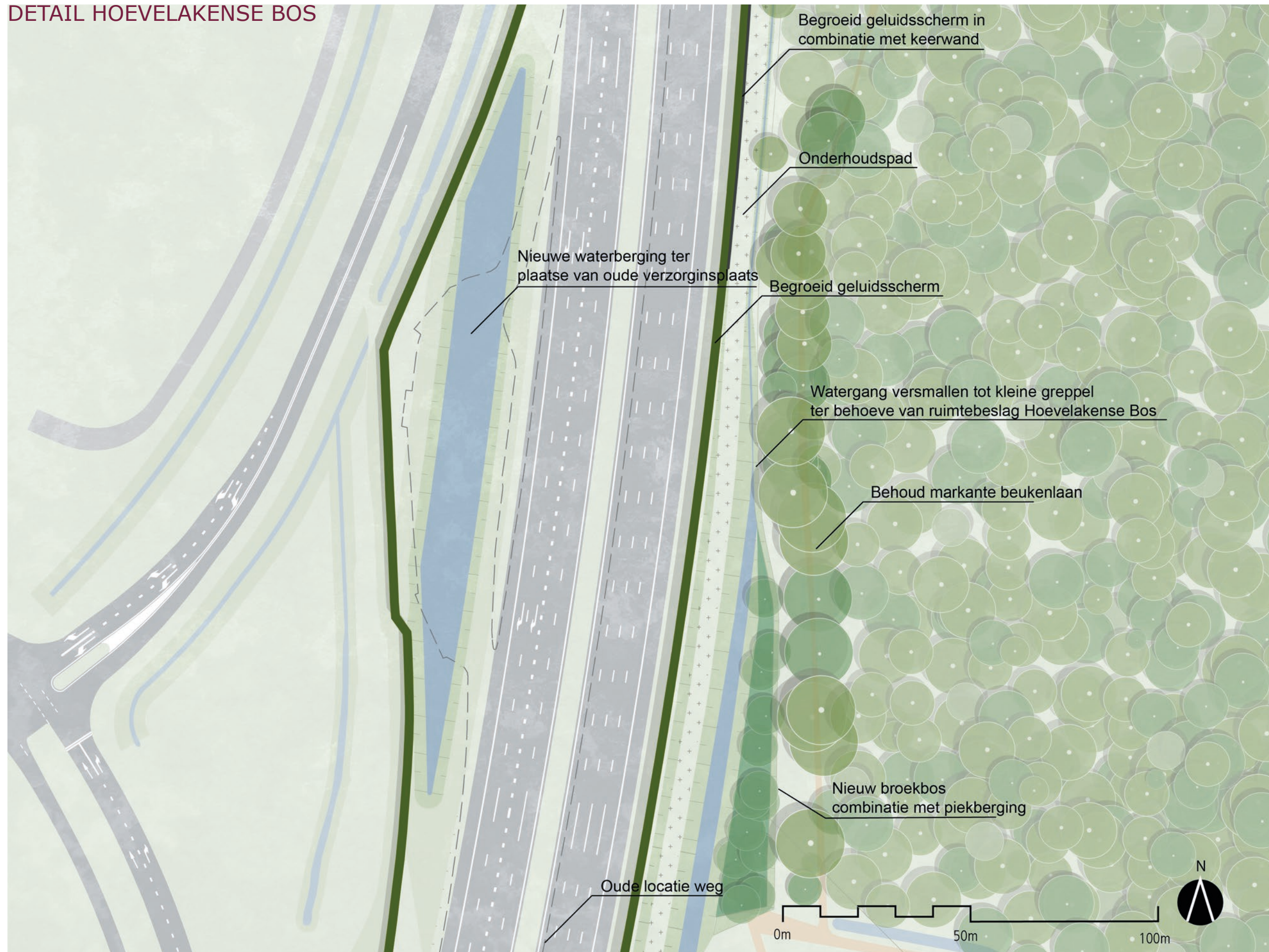


### Metreering 29500



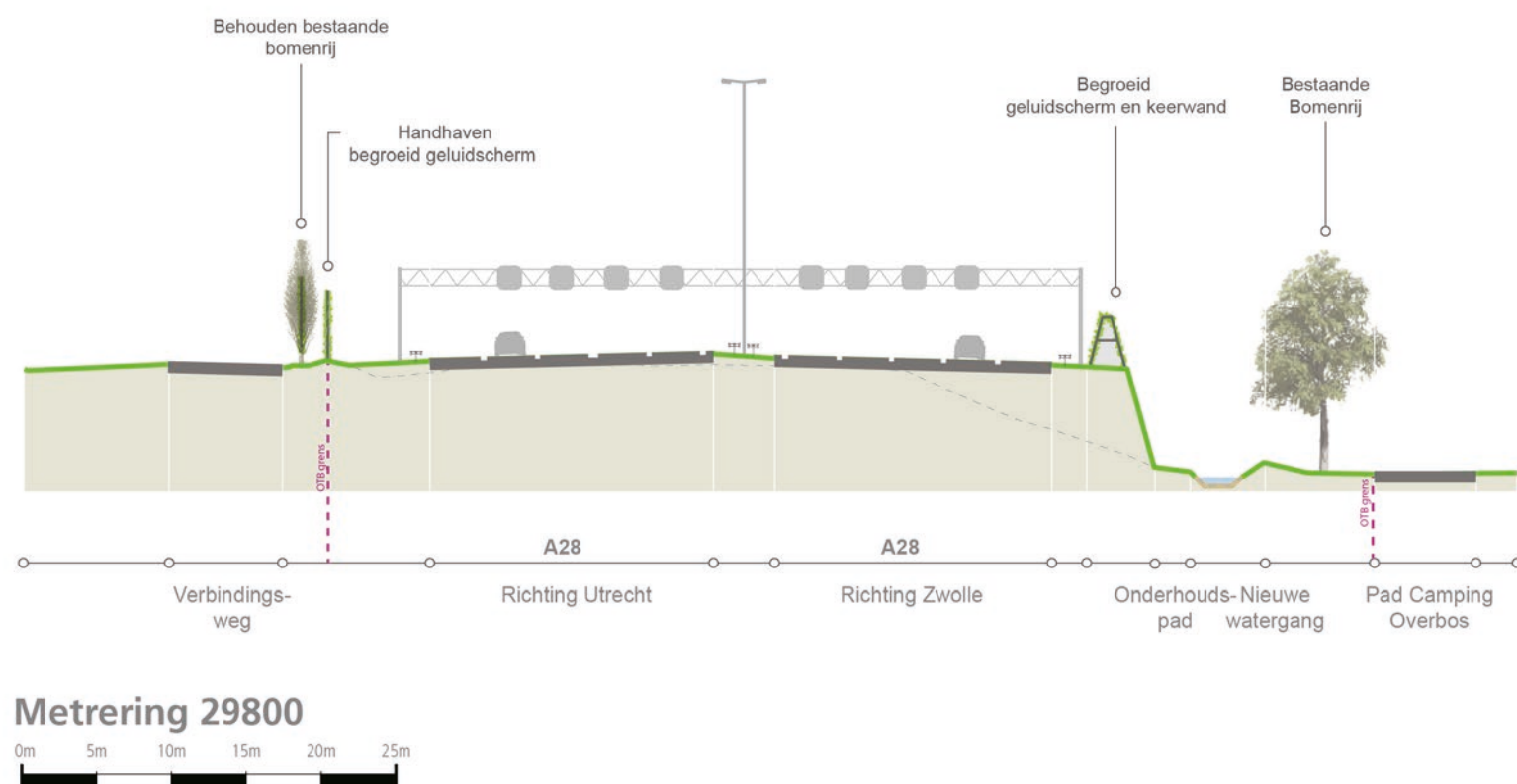


# DETAIL HOEVELAKENSE BOS





## A28 NOORD - BLAD 1



### Detail Hoevelakense bos

Door de verbreding van de A28 verandert de ruimtelijke situatie aan de westzijde van het Hoevelakense bos. In de huidige situatie is er een zone van een dubbele rij eiken langs de snelweg, waarachter zones met stakenbos van vaak meerstammige bomen staan. In het noordelijk deel zijn dit vooral essen met berk en els, in het middelste gedeelte zomereik. Om het ruimtebeslag op het Hoevelakense bos minimaal te houden, is er in plaats van een talud gekozen voor een begroeide grondkerende constructie. De bestaande sloot wordt iets opgeschoven maar behoudt zijn functie, zodat er geen veranderingen in grondwatersituatie ontstaan. Dit is belangrijk voor het behoud van de oude bomen in het landgoed. Op het landgoed zelf zal het parkachtig karakter versterkt worden door de aanplant van rhododendrongroepen en ook zal de zoom van het bos hersteld worden. Dit zal uitgevoerd worden aansluitend op de visie van de eigenaar, Stichting Geldersch Landschap en Kasteelen.

Aan de oostzijde van dit perceel loopt een van de boslanen die binnen het landgoed Hoevelakense bos een dragende structuur vormen. Het gaat om een boslaan van voornamelijk beuk, met stamdiameters tot 90cm. De sloot wordt ter plaatse van de beukenlaan smal gehouden, om aantasting van de wortels te voorkomen.



^Impressie nieuwe situatie beeld Hoevelakense bos. Het geluidsscherm met de begroeide grondkering is op de achtergrond zichtbaar.

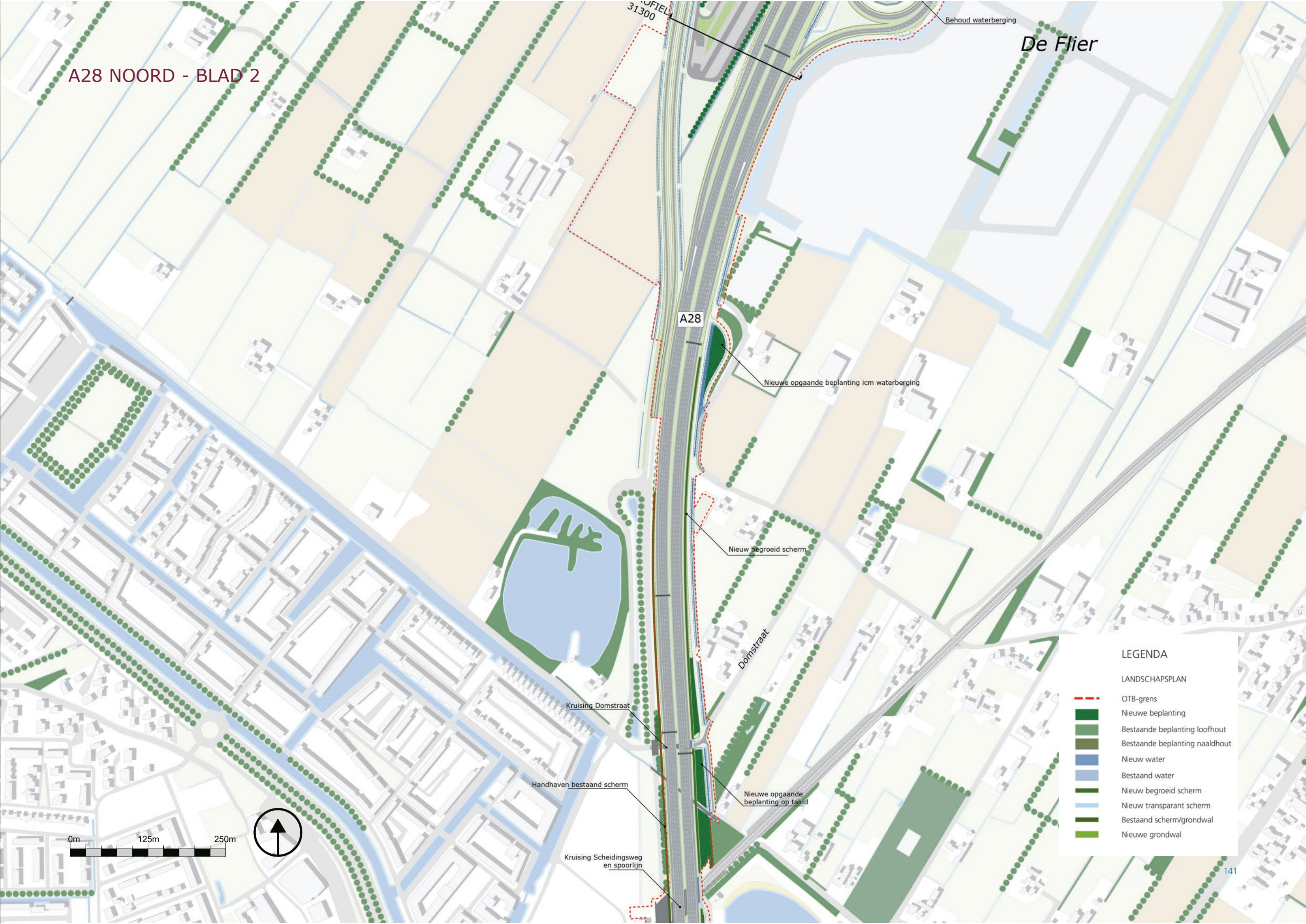


^Impressie nieuwe situatie beeld Hoevelakense bos, vanuit de karakteristieke beukenlaan waar deze het dichtst de snelweg nadert. Het geluidsscherm is links in beeld.



















LEGENDA

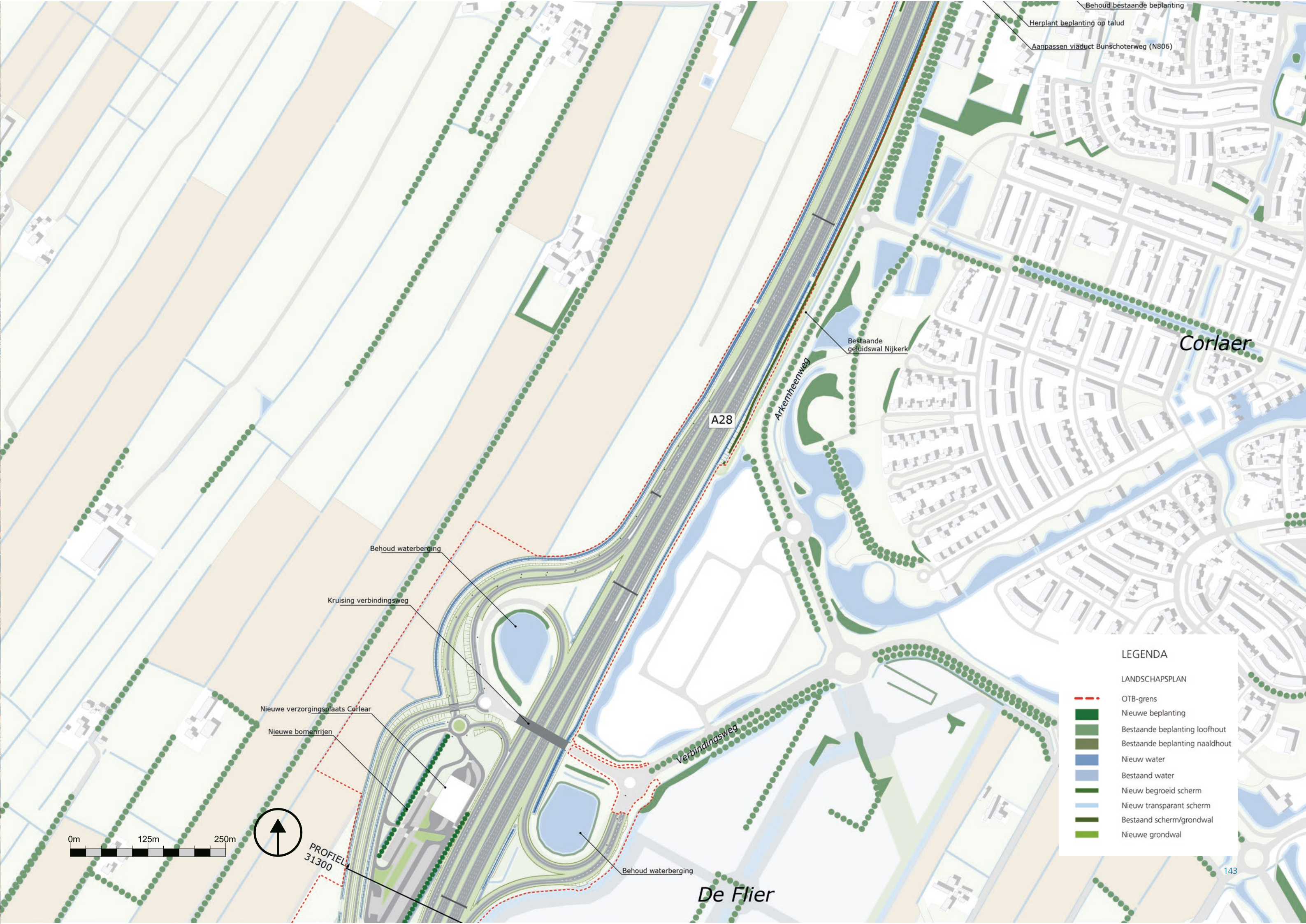
LANDSCHAPSPLAN

-  OTB-grens
-  Nieuwe beplanting
-  Bestaande beplanting loofhout
-  Bestaande beplanting naaldhout
-  Nieuw water
-  Bestaand water
-  Nieuw begroeid scherm
-  Nieuw transparant scherm
-  Bestaand scherm/grondwal
-  Nieuwe grondwal









Behoud bestaande beplanting  
 Herplant beplanting op talud  
 Aanpassen viaduct Bunschoterweg (N806)

Bestaande  
 geluidswal Nijkerk

Corlaer

A28

Arkenheerweg

Behoud waterberging

Kruising verbindingsweg

Nieuwe verzorgingsplaats Corlear

Nieuwe bomenrijen

Verbindingsweg

Behoud waterberging

De Flier

LEGENDA

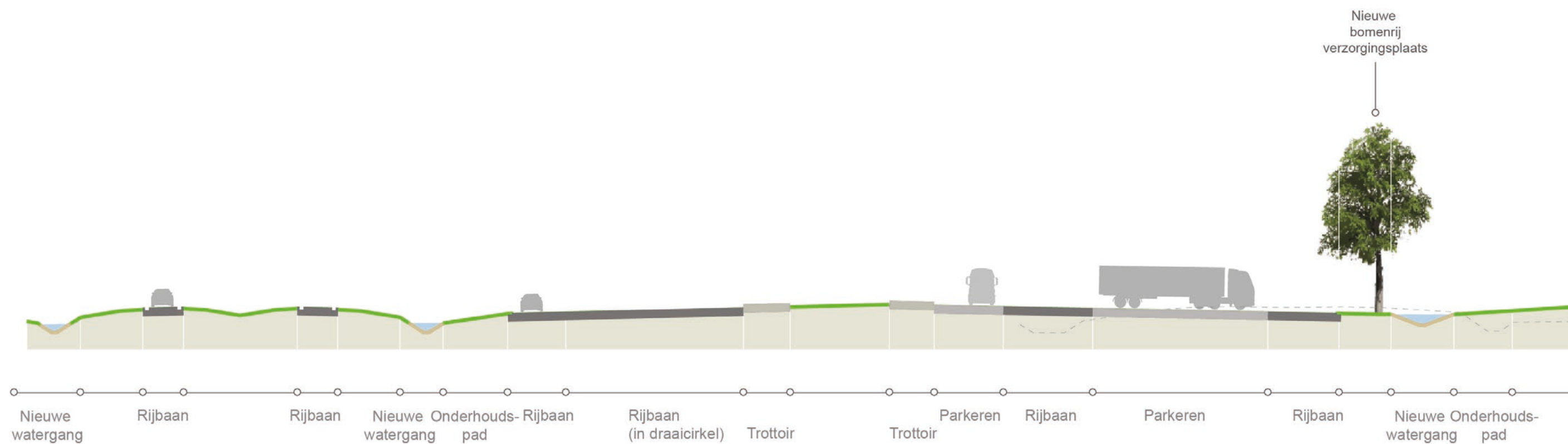
LANDSCHAPSPLAN

- - - OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal



PROFIEL  
 31300

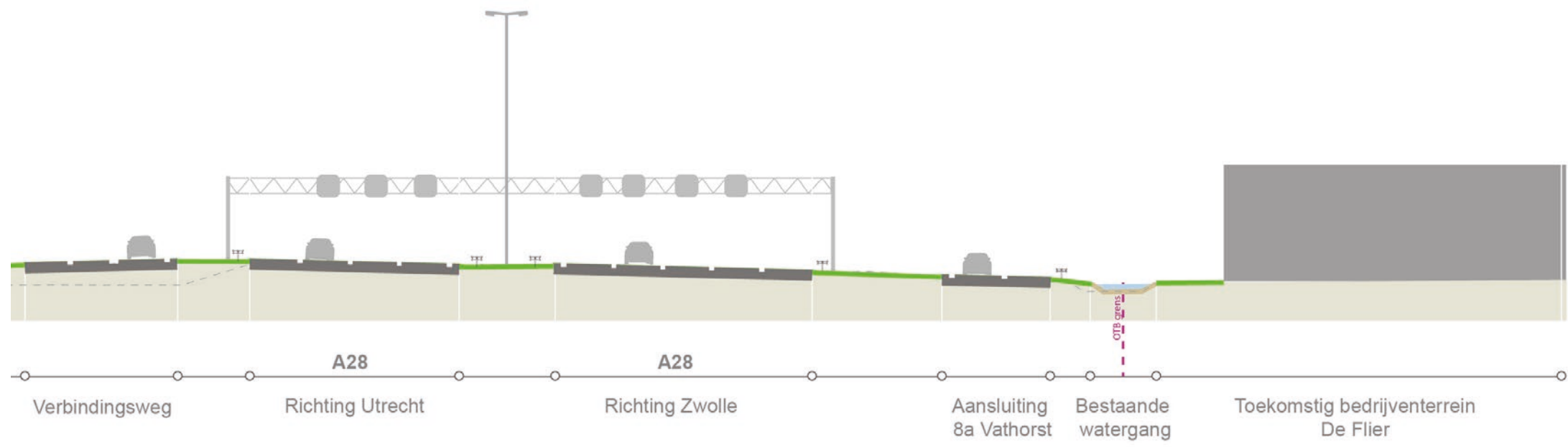




**Metrering 31300**















Behoud wandelroute langs waterplas

Watergoor

Olevoortseweg

Nieuw begroeid scherm

A28

Dammersbeek

Olevoortseweg

Grondwal  
(autonome ontwikkeling Nijkerk)

PROFIEL  
33300

Herplant beplanting op talud

Aanpassing bestaand scherm en wal  
Wal + scherm continu maken t.p.v. landhoofd viaduct

Behoud bestaande beplanting

Herplant beplanting op talud

Aanpassen viaduct Bunschoterweg (N806)

LEGENDA

LANDSCHAPSPLAN

- OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naalddhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal

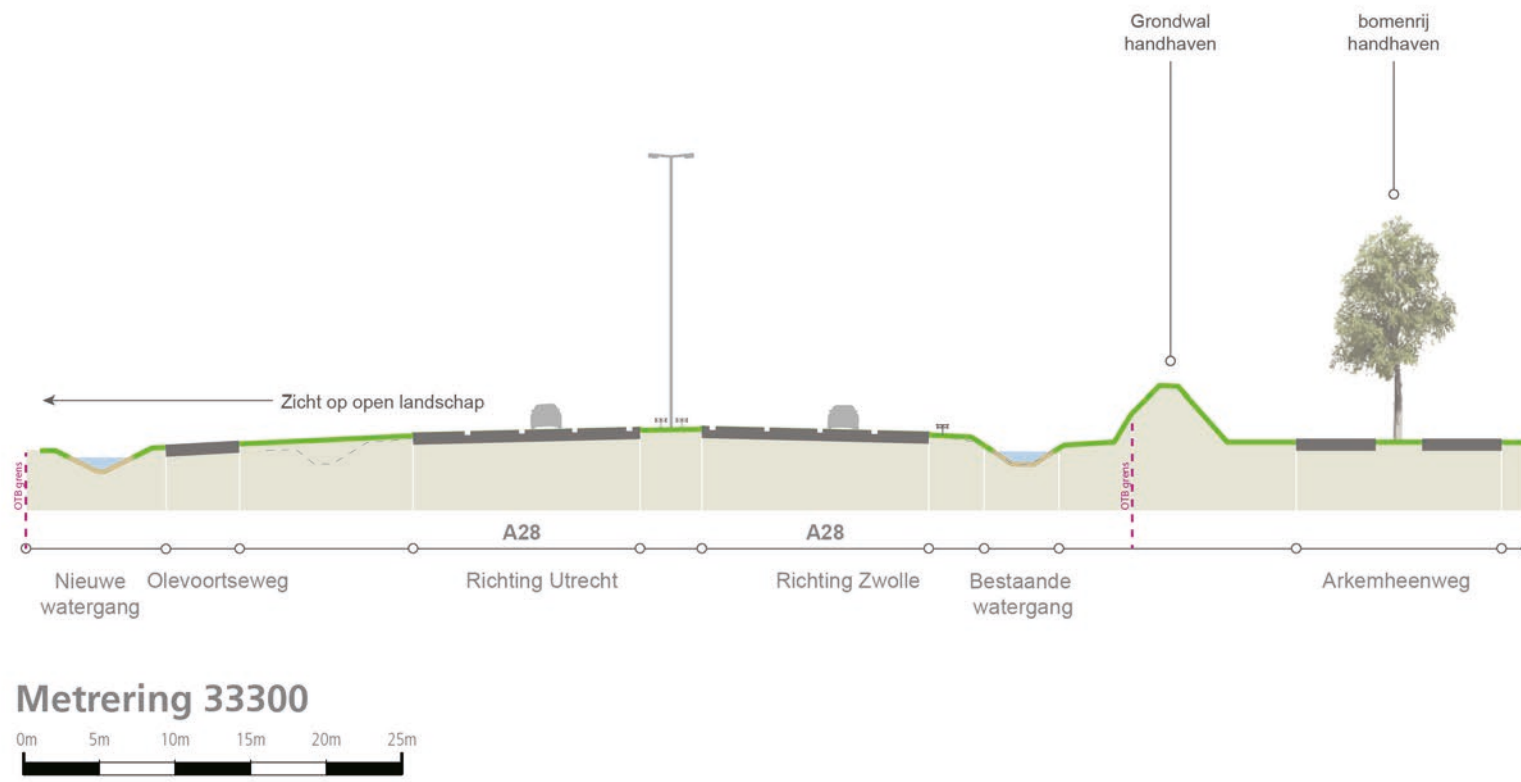
0m 125m 250m



Bunschoterweg

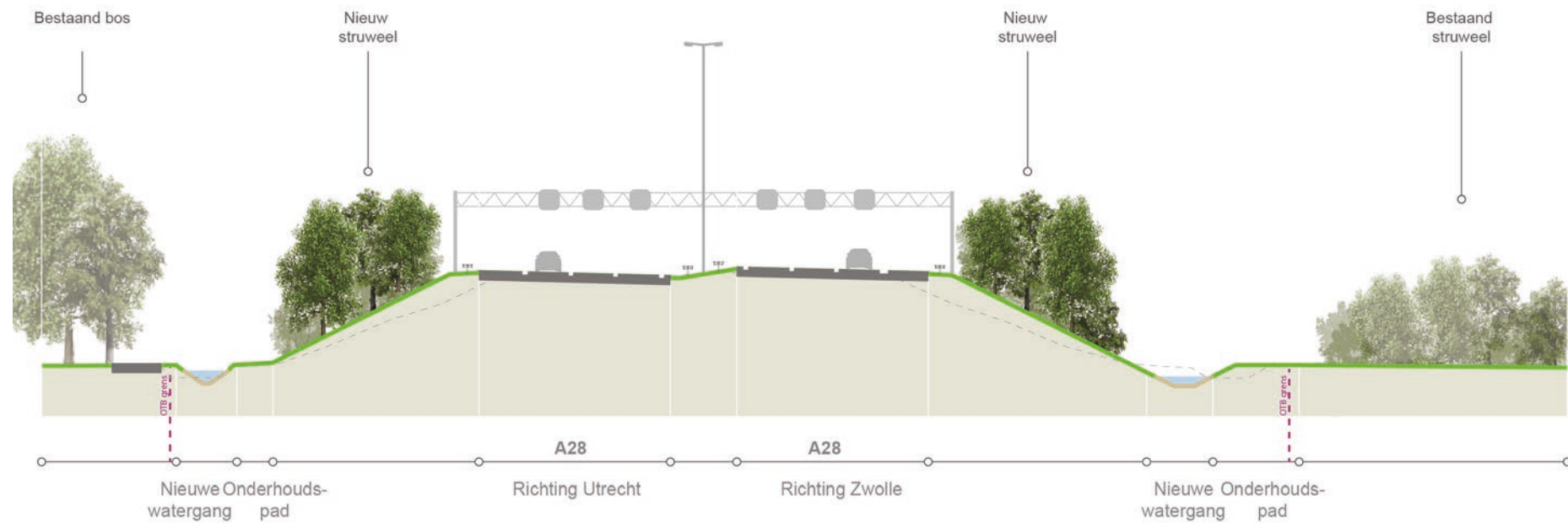


# A28 NOORD - BLAD 4

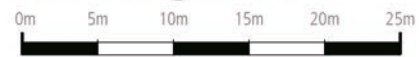




# A28 NOORD - BLAD 5



**Metrering 35400**









Arkersluisweg

Behoud bestaande beplanting

Behoud bestaande beplanting

Behoud waterberging

Behoud bestaande beplanting

Viaduct Arkervaart, Arkersluisweg en Nijverheidstraat

PROFIEL 35400

Herplant beplanting op talud

Herplant beplanting op talud

Herplant beplanting op talud

A28

Nijverheidstraat

Arkervaart

(deels) Behoud bestaande beplanting  
Herplant beplanting op talud

Nieuw begroeid scherm

Nieuw begroeid scherm

Herplant laanbeplanting op talud

Viaduct Watergoorweg

Arkervaart

LEGENDA

LANDSCHAPSPAN

- - - OTB-grens
- Nieuwe beplanting
- Bestaande beplanting loofhout
- Bestaande beplanting naaldhout
- Nieuw water
- Bestaand water
- Nieuw begroeid scherm
- Nieuw transparant scherm
- Bestaand scherm/grondwal
- Nieuwe grondwal

0m 125m 250m





## 6.2 UITWERKING VERZORGINGSPLAATSEN



^ Detailuitwerking Verzorgingsplaats Neerduist, schaal 1:1000



## VERZORGINGSPLAATS NEERDUIST (A1 WEST)

### Programma

Neerduist is een bestaande verzorgingsplaats waarvan het programma uitgebreid wordt binnen de bestaande locatie. Het aantal plekken voor personenauto's en vrachtwagens wordt fors uitgebreid, en 2 plekken voor LZV (langer zwaarder voertuig) worden toegevoegd. Hiervoor wordt de layout van de verzorgingsplaats geheel aangepast, met uitzondering van het tankstation en de locatie van de zendmast.

### Inpassing

De bestaande groenstructuur is het uitgangspunt voor de inpassing van de verzorgingsplaats. De bomerij langs de A1 wordt grotendeels gehandhaafd. De bosschages aan landschapszijde worden iets kleiner door de uitbreiding. Tevens wordt sociale veiligheid bevorderd door ingrepen in de bosschages. Het oostelijk bosje wordt omzoomd door een watergang, het westelijke bosje wordt uitgedund.

### Functionele indeling

Het ontwerp volgt het prototype van clustering personenauto's dicht bij het tankstation, de vrachtwagens daarachter en de LZV geheel aan het einde. De meeste parkeerplaatsen voor personenauto's zijn bereikbaar na het tanken, een deel alleen direct vanaf de snelweg. Vrachtwagens staan met de neus naar de snelweg. De opdeling in zes haakse rijen in combinatie met zicht vanaf de rode loper zorgt toch voor een sociale veilige verzorgingsplaats.

### Looproutes en Verblijfsgebied

Looproutes verbinden logisch en overzichtelijk de parkeerplaatsen met het tankstation.

De rode loper is een comfortabele voetgangersverbinding die het BVP via de parkeergelegenheid personenauto's verbindt met het verblijfsgebied aan de landschapszijde van de verzorgingsplaats. De picknickbanken liggen aan deze rode loper. Vanuit het verblijfsgebied is er door een venster zicht op het open weidelandschap van Eemland.

### PARKEERGELEGENHEID

- **Personenauto's**  
Op het terrein bevinden zich 105 vakken voor personenauto's, volgens twee principes. 73 vakken volgens het principe van kamparkeren en 32 volgens het principe van langsparkeren. Afhankelijk van de situatie wordt kamparkeren of langsparkeren toegepast.
- **Vrachtauto's en bussen**  
Het totaal aantal vakken voor vrachtauto's en bussen is 33. Hier komen 2 vakken speciaal voor LZV's bij. 30 vakken zijn volgens het principe van harpparkeren en er zijn 3 langsparkeervakken. Achterop het terrein zijn 2 vakken speciaal voor LZV's, op een afgebakend deel.

### ROUTE

#### Tankstation

Het is mogelijk op VZP Neerduist te tanken zonder gebruik te maken van het parkeerterrein. Parkeren na het tanken kan ook. Hiervoor zijn de keuzemomenten voor en na het tankstation. Bij het tankstation tanken personenauto's links, de vrachtauto's of bussen rechts. Vanaf het tankstation zijn daardoor twee aparte toegangswegen naar de respectievelijke parkeerterreinen.

#### Parkeren voor auto's

Voor auto's zijn drie verschillende routes aanwezig:

- **Direct parkeren (Doorgaande straat)**  
Naast het tankstation ligt een straat waarop het verkeer een relatief doorgaand karakter heeft. Daarom liggen hier langsvakken. Dit gedeelte is vooral geschikt voor kortparkeren. Bussen en vrachtauto's die niet tanken rijden via deze weg door naar hun eigen terrein. Auto's kunnen aan het einde ook nog linksaf en rijden zo het parkeerterrein achter het benzinestation op.

- **Direct parkeren (landschapszone)**  
Voor de doorgaande straat ligt een afslag naar rechts. Hieraan ligt een deel parkeerterrein zo dicht mogelijk bij het landschap. Het is niet toegankelijk voor vrachtauto's of bussen en heeft het karakter van langer verblijf. De vakken zijn volgens kamparkeren. Aan het einde van deze straat rijdt het verkeer terug naar de snelweg, via het terrein voor bussen en vrachtauto's.
- **Parkeren na tanken**  
Ook na het tanken kunnen auto's nog parkeren. Een deel van het terrein is bereikbaar vanaf het tankstation en dit ligt hier dan ook direct achter. In dit deel is een klein deel volgens het principe van langsparkeren. De meeste vakken volgen het principe van kamparkeren. De route over dit deel leidt terug naar het tankstation, waardoor het terrein nogmaals toegankelijk is.

#### Verdeling vakken auto's

Het doel is zo veel mogelijk vakken bereikbaar maken, zowel na tanken als direct vanaf de snelweg.

#### Parkeren vrachtauto's en bussen

Voor vrachtauto's en bussen ligt het terrein na het gedeelte voor personenauto's. De indeling is compact en repeterend, waardoor is het juiste aantal parkeervakken beschikbaar is. De straat aan de landzijde vormt het begin van de route, waar een chauffeur steeds een zijstraat kan inrijden. Hieraan liggen de vakken, ook zichtbaar vanaf de straat aan de landszijde. Aan deze straat liggen ook vakken volgens van langsparkeren. Aan de wegzijde ligt de retourweg naar de snelweg.

Voor LZV's is achterop een apart deel afgebakend. De vakken zijn bereikbaar via de straat aan de landzijde. Het verlaten van de LZV-vakken ligt bij de aansluiting naar de snelweg.

Type voertuig	Bestaand	Uitbreiding (conform eis)	Totaal
vakken voor personenauto's	15	90	105
vakken voor vrachtauto's en bussen	15	18	33
vakken voor een Langer Zwaarder Voertuig (LZV)	0	2	2





^ Detailuitwerking Verzorgingsplaats Nieuwe Middelaar, schaal 1:1000



## VERZORGINGSPLAATS NIEUWE MIDDELAAR (A1 OOST)

### PROGRAMMA

De Nieuwe Middelaar is een geheel nieuwe verzorgingsplaats. De verzorgingsplaats biedt plaats aan een groot aantal plekken voor personenauto's en vrachtwagens, en 6 plekken voor LZV (extra lang transport). Het tankstation is nieuw te bouwen, maar valt buiten de scope van de ontwerpogave.

### Inpassing

De Nieuwe Middelaar ligt in het kampenlandschap en gelegen in een open, agrarische omgeving met op enige afstand erfbeplantingen. Aan de omgevingszijde volgt een groen kader, bestaande uit dichte beplanting, de grenzen van de kavelstructuur. Het gebruik van de verzorgingsplaats wordt daardoor afgeschermd. Vanaf de verzorgingsplaats is juist visueel contact met de omgeving gewenst, hiervoor is een venster uitgespaard ter plaatse van het verblijfsgebied.

### Functionele indeling

Vanwege de rechthoekige kavel en nieuwe situatie kan het prototype hier vrijwel letterlijk worden toegepast. Vooraan ligt het tankstation en het electra-oplaadpunt. Daarachter ligt het cluster parkeren voor personen-auto's, aan weerszijden omgeven door groene verblijfszones. Daarachter ligt de cluster vrachtwagenparkeerplaatsen met LZV. Dit alles in een compacte en rechtlijnige opzet.

### Looproutes en Verblijfsgebied

Looproutes verbinden logisch en overzichtelijk de parkeerplaatsen met het tankstation.

De rode loper is een comfortabele voetgangersverbinding die het BVP via de parkeergelegenheid personenauto's verbindt met het verblijfsgebied aan de landschapszijde van de verzorgingsplaats. De picknickbanken liggen aan deze rode loper. Het verblijfsgebied aan de rand van de verzorgingsplaats biedt door een venster in de houtwal zicht op de omgeving. Bij de uitwerking in het inrichtingsplan is tegengaan van uitstraling koplampen een aandachtspunt. Boomgroepen in het gras zorgen voor schaduw en filteren het zicht vanuit de omgeving op de verzorgingsplaats.

### PARKEERGELEGENHEID

#### Personenauto's

Op het terrein bevinden zich 62 vakken voor personenauto's, volgens twee principes. Er zijn 22 vakken volgens het principe van kamparkeren en 40 langspaarkeervakken.

#### Vrachtauto's en bussen

Het totaal aantal vakken voor vrachtauto's en bussen is 59. Hier komen zes vakken speciaal voor LZV's bij. Er zijn 54 vakken volgens het principe van harpparkeren en 5 langspaarkeervakken. De vakken voor LZV's volgen het principe van harpparkeren. Ze liggen op de achterste strook op een afgebakend deel.

### ROUTE

#### Tankstation

Op VZP de nieuwe Middelaar komt een nieuw tankstation. Vanwege de aansluiting van VZP op tankstation is er indicatief een ruimtereservering ingetekend voor het tankstation. Uitgangspunten zijn op basis van bestaande situaties en principes, zoals vanaf de snelweg direct naar de parkeerterreinen kunnen rijden en via het tankstation.

#### Parkeren voor auto's

Voor auto's zijn twee delen om te parkeren beschikbaar:

- Direct parkeren  
Bestuurders kunnen naar het tankstation rijden, of deze rechts passeren via een aparte weg. Hierlangs is ter hoogte van het tankstation ook parkeergelegenheid. Omdat deze straat ook doorgaand verkeer faciliteert, zijn alle vakken volgens het principe van langsparkeren. Daardoor kunnen hier ook auto's met een caravan of aanhanger hier parkeren. het karakter van dit terrein is kort parkeren. Bestuurders die verder doorrijden, kunnen ook nog gebruik maken van een deel van de vakken achter het tankstation.

- Parkeren na tanken

Na het tanken is het mogelijk te parkeren op het terrein achter het tankstation. Dit terrein bestaat uit twee straten dwars op de hoofdroutes. Tussen het tankstation enerzijds en het parkeerterrein voor vrachtauto's of bussen anderzijds, ligt een groenstrook. Via een voetgangersoversteekplaats is toegang tot een Picknickweide met uitzicht op het landschap. In de eerste straat is een deel van de vakken volgens het principe van langsparkeren en alle andere vakken zijn volgens kamparkeren. De tweede straat is ook toegankelijk voor verkeer dat rechts het tankstation voorbij reed. Het deel achter het tankstation is geschikt voor langduriger verblijf.

#### Verdeling vakken auto's

Het doel is zo veel mogelijk vakken bereikbaar maken, zowel na tanken als direct vanaf de snelweg.

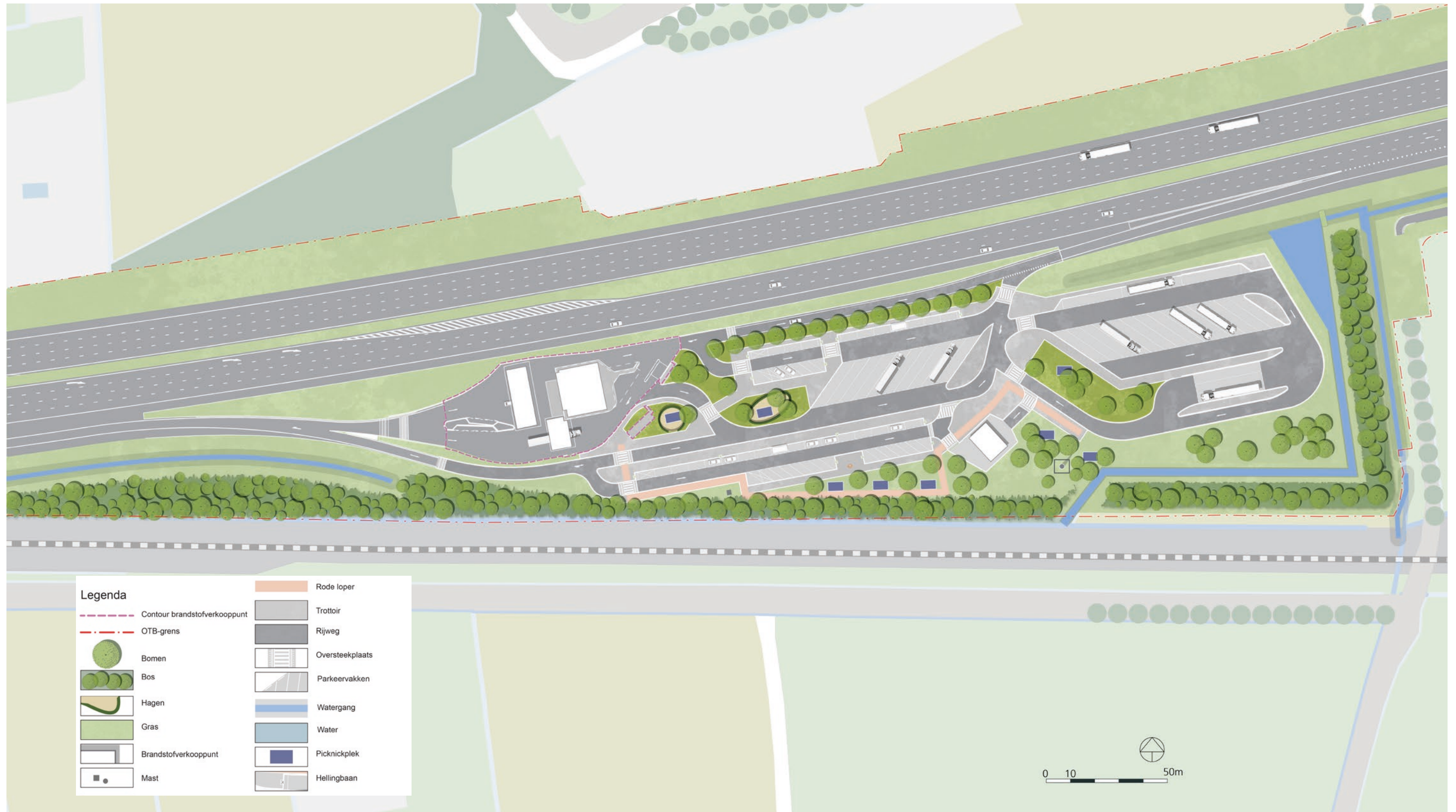
#### Parkeren vrachtauto's en bussen

Voor vrachtauto's en bussen ligt het terrein na het gedeelte voor personenauto's. De indeling is compact en repeterend, waardoor het juiste aantal parkeervakken beschikbaar is. De straat aan de landzijde vormt het begin van de route, waar een chauffeur steeds een zijstraat kan inrijden. Hieraan liggen de vakken, ook zichtbaar vanaf de straat aan de landszijde. Aan deze straat liggen ook vakken volgens langsparkeren. Aan de snelwegzijde ligt de retourweg naar de snelweg.

Voor LZV's is achterop een deel afgebakend. De vakken zijn bereikbaar via één na laatste dwarsstraat. Het verlaten van de LZV-vakken ligt bij de aansluiting naar de snelweg.

Type voertuig	Bestaand	Uitbreiding (conform eis)	Totaal
vakken voor personenauto's	0	62	62
vakken voor vrachtauto's en bussen	0	59	59
vakken voor een Langer Zwaard Voertuig (LZV)	0	6	6





^ Detailuitwerking Verzorgingsplaats Palmpol, schaal 1:1000



## VERZORGINGSPLAATS PALMPOL (A1 OOST)

### PROGRAMMA

Palmpol is een bestaande verzorgingsplaats die zowel qua programma als qua locatie uitgebreid wordt. Het aantal plekken voor personenauto's en vrachtwagens wordt uitgebreid, en 3 plekken voor LZV (extra lang transport) worden toegevoegd. Hiervoor wordt de layout van de verzorgingsplaats geheel aangepast, met uitzondering van het tankstation, het electra-oplaadpunt van Fastned de locatie van de zendmast, de locatie van een transformatorhuisje en een waterwinplaats voor de brandweer.

### Inpassing

De bestaande groenstructuur is uitgangspunt voor de inpassing van de verzorgingsplaats. Het groene kader tussen verzorgingsplaats en spoor wordt behouden en doorgetrokken rondom de westelijke uitbreiding. De nieuwe watergang vormt een scheiding tussen de nieuwe singelbeplanting en de parkeergelegenheid voor vrachtwagens. Dit bevordert de sociale veiligheid. Er is fysiek geen ruimte voor een watergang als afscheiding tussen de bestaande singelbeplanting en de verzorgingsplaats.

### Functionele indeling

Het ontwerp is gebaseerd het prototype van clustering personenauto's dichtbij het tankstation, de vrachtwagens daarachter en de LZV geheel aan het einde. De uitgangspunten 'handhaven puntstuk toerit snelweg' en 'handhaven zendmast en electra oplaadpunt' zorgen ervoor dat het prototype aangepast is nwaar de verzorgingsplaats. De cluster vrachtwagens is opgedeeld in een deel vóór en na het toeritpunt snelweg. Het deel oostelijk van het toeritpunt is bereikbaar via een lus, die uitkomt op hetzelfde toeritpunt. Hier is ook ruimte voor de LZV. In het oostelijke deel staan vrachtwagens conform richtlijn met de achterkant naar de snelweg. In het westelijke deel is dat vanwege de circulatie niet mogelijk. Omdat het één korte rij is, met de achterkant naar de doorgaande rijstrook is er toch sprake van een sociale veilige verzorgingsplaats. De cluster personenauto's 'direct naar parkeren' is langs de groene rand van de verzorgingsplaats geplaatst. De cluster personenauto's 'parkeren na tanken' is direct na het tankstation geplaatst. Vanwege de bestaande indeling en de smalle strook is combineren van beide clusters niet mogelijk. De wegfundering van de bestaande verzorgingsplaats wordt optimaal hergebruikt.

### Looproutes en Verblijfsgebied

Looproutes verbinden logisch en overzichtelijk de parkeerplaatsen met het tankstation. De rode loper is een comfortabele voetgangersverbinding die het BVP via de parkeergelegenheid personenauto's verbindt met het verblijfsgebied aan de landschapszijde van de verzorgingsplaats. De picknickbanken liggen aan deze rode loper. Vanuit het verblijfsgebied is er geen visueel contact met de omgeving.

### PARKEERGELEGENHEID

- **Personenauto's**  
Op het terrein bevinden zich 45 vakken voor personenauto's, volgens twee principes. 17 vakken volgens het principe van kamparkeren en 28 volgens het principe van langsparkeren.
- **Vrachtauto's en bussen**  
Het totaal aantal vakken voor vrachtauto's en bussen is 27. Hier komen drie vakken speciaal voor LZV's bij. Vierentwintig vakken zijn volgens het principe van harpparkeren en er zijn drie langsparkeervakken. Achterop het terrein zijn drie vakken speciaal voor LZV's, op een afgebakend deel.

### ROUTE

#### Tankstation

Het is mogelijk op VZP Palmpol te tanken zonder gebruik te maken van het parkeerterrein. Parkeren na het tanken kan ook. Hiervoor zijn de keuzemomenten voor en na het tankstation. Personenauto's tanken links en vrachtauto's of bussen tanken rechts bij het tankstation. Vanaf het tankstation zijn daardoor twee aparte toegangswegen naar de respectievelijke parkeerterreinen.

#### Parkeren voor auto's

Voor auto's die willen parkeren zijn twee verschillende routes mogelijk.

- **Direct parkeren**  
Komende vanaf de snelweg is ter hoogte van de tankshop een afslag naar rechts. Bestuurders van een personenauto

die willen parkeren en die niet via het tankstation komen, kunnen hier parkeren. Aan de ene zijde van de straat liggen langsparkeervakken. Aan de andere, vakken volgens het principe van kamparkeren. Bestuurders kunnen kiezen: dicht bij de tankshop te gaan staan, of wat verderop. Ook is via deze weg het elektrische oplaadpunt bereikbaar. Dit ligt aan het eind van de straat, direct bij de toegang terug naar de snelweg.

- **Parkeren na tanken**  
Ook voor bestuurders van auto's die hebben getankt is het mogelijk te parkeren. Zij buigen af, vlak voor de retourweg van het tankstation naar de snelweg. Dit gebied bestaat uit vakken volgens het kamprincipe en langsparkeervakken. Een deel van de vakken ligt langs de ontsluitingsweg voor vrachtauto's en bussen.

#### Verdeling vakken auto's

Het doel is zo veel mogelijk vakken bereikbaar maken, zowel na tanken als direct vanaf de snelweg.

#### Parkeren vrachtauto's en bussen

In totaal zijn er twee terreinen voor vrachtauto's en bussen. Alle vakken zijn bereikbaar via het tankstation en direct vanaf de snelweg.

#### Bestaande vakken

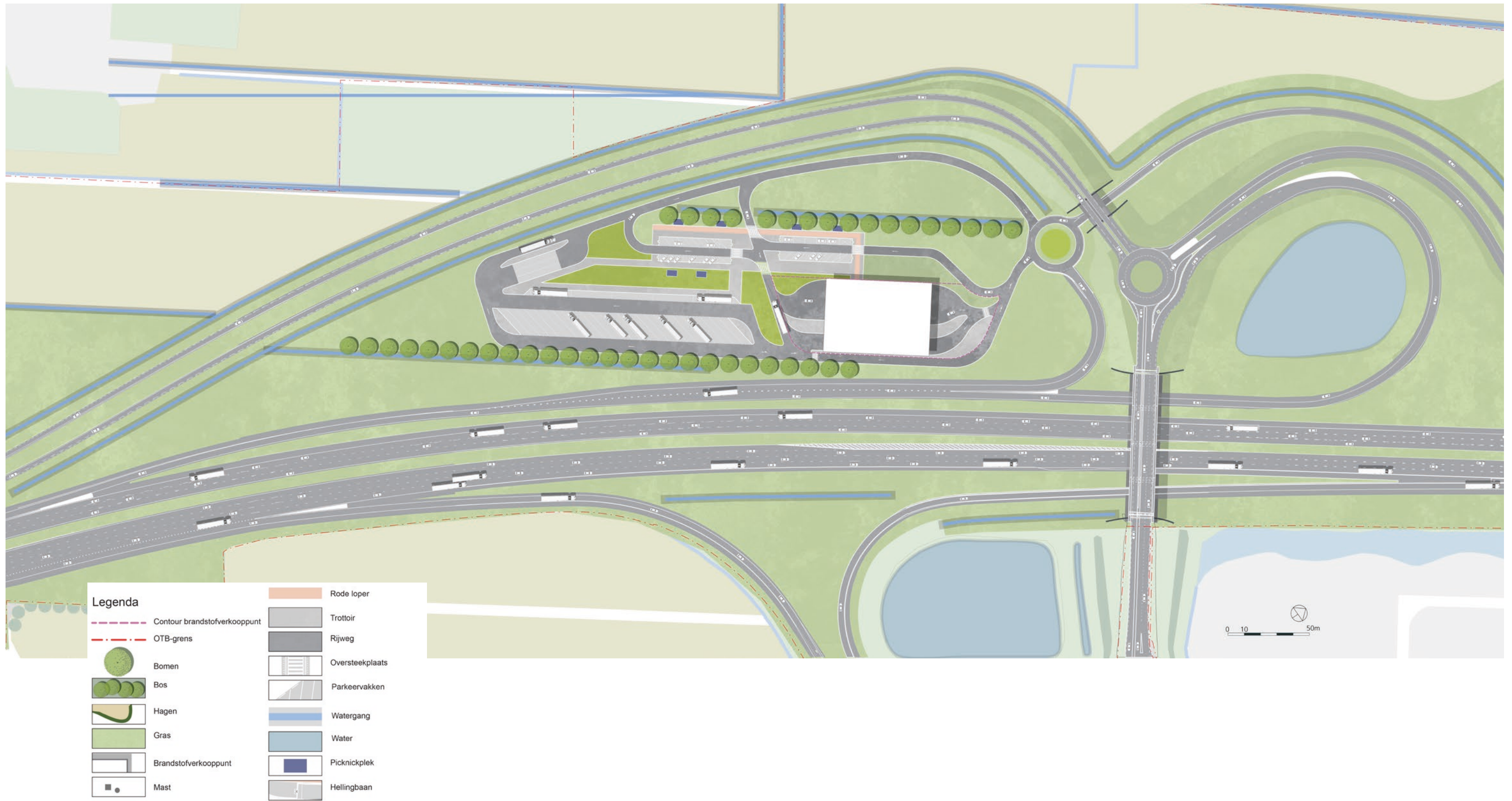
Het eerste deel ligt achter het tankstation en tussen de terreinen voor auto's en bestaat uit tien vakken volgens het harpprincipe. Deze vakken komen overeen met de bestaande situatie.

#### Uitbreiding

Achter het bestaande terrein komt een uitbreiding. Hier liggen de overige vakken voor vrachtauto's en bussen. Veertien van deze vakken zijn volgens het harpprincipe en er zijn drie langsparkeervakken. De route op het terrein leidt terug naar het begin van de uitbreiding. Aanliggend op de retourroute zijn ook de drie vakken voor LZV's. De uitgang van het elektrische oplaadpunt komt ook uit op de retourweg.

Type voertuig	Bestaand	Uitbreiding (conform eis)	Totaal
vakken voor personenauto's	23	22	45
vakken voor vrachtauto's en bussen	17	10	27
vakken voor een Langer Zwaarder Voertuig (LZV)	0	3	3





^ Detailuitwerking Verzorgingsplaats Vathorst/Corlaer, schaal 1:1000



## VERZORGINGSPLAATS VATHORST/CORLAER (A1 NOORD)

### PROGRAMMA

Vathorst-Corlaer is een geheel nieuwe verzorgingsplaats. De verzorgingsplaats biedt plaats aan een beperkt aantal plekken voor personenauto's en vrachtwagens, en 3 LZV (langere zwaardere voertuigen). Het tankstation is nieuw te bouwen, maar valt buiten de scope van de ontwerpopgave.

### Inpassing

Vathorst-Corlaer ligt aan de A28 noord, op de overgang van de stadsrand naar het open agrarisch landschap van Arkemheen. De verzorgingsplaats ligt ingesloten tussen de autosnelweg en de Verbindingsweg. De kenmerkende structuur van langgerekte kavels is uitgangspunt voor de inpassing. De verzorgingsplaats is vormgegeven tussen twee kavelsloten die de verzorgingsplaats begrenzen. Twee bomenrijen accentueren de ruimtelijke structuur en sluiten aan op andere bomenrijen op kavelgrenzen in de omgeving. De bestaande toe- en afrit van het onderliggend wegennet A28 blijven gehandhaafd.

### Functionele indeling

De verzorgingsplaats is ontsloten via een rotonde. De afrit A28 komt uit op deze rotonde, evenals de toerit naar de A28. De verzorgingsplaats zelf volgt het prototype qua clustering van vrachtwagens en personenauto's, maar de clusters liggen evenwijdig aan elkaar i.p.v. achter elkaar. De vrachtwagens staan conform richtlijn met de achterzijde naar de snelweg.

### Looproutes en Verblijfsgebied

Looproutes verbinden logisch en overzichtelijk de parkeerplaatsen met het tankstation.

De rode loper is een comfortabele voetgangersverbinding. De rode loper verbindt het BVP via de parkeergelegenheid personenauto's met het verblijfsgebied aan de landschapszijde van de verzorgingsplaats. De picknickbanken liggen aan deze rode loper. Het verblijfsgebied aan de rand van de verzorgingsplaats ligt biedt zicht op de omgeving. De bomenrij in het gras zorgt voor schaduw en filtert het zicht vanuit de omgeving op de verzorgingsplaats.

### Parkeergelegenheid

- Personenauto's  
Op het terrein bevinden zich 28 vakken voor personenauto's,

volgens twee principes. 16 vakken volgens het principe van kamparkeren en 12 volgens het principe van langsparkeren. Afhankelijk van de situatie passen we de ene keer kamparkeren toe en de andere keer langsparkeren.

- Vrachtauto's en bussen  
Het totaal aantal vakken voor vrachtauto's en bussen is 30. Hier komen drie vakken speciaal voor LZV's bij. Er zijn 25 vakken volgen het principe van harpparkeren en vijf langsparkeren. De vakken volgens harpparkeren liggen met de achterzijde richting de snelweg. Achterop het terrein zijn drie vakken speciaal voor LZV's, op een afgebakend deel.

### ROUTE

#### Verdeelrotonde en retourroute

Een speciale eigenschap van het ontwerp is de wijze van terugrijden naar de snelweg. Het terrein ligt ingesloten tussen de A28 en de Verbindingsweg. De toerit vanaf de verbindingsweg combineren we met de toerit vanaf de verzorgingsplaats. Daarom rijdt het verkeer vanaf de VZP retour, parallel met de verbindingsweg. Om het verkeer dat naar de VZP toerijdt te kruisen voorzien we in een rotonde. Want, kruisend verkeer is niet toegestaan en een rotonde komt overeen met het verwachtingspatroon voor wegen buiten de bebouwde kom. Ook een voordeel is dat bestuurders terug de VZP op kunnen, als deze geen geschikte plek konden vinden.

#### Tankstation

Op VZP Vathorst/Colhaer komt een nieuw tankstation. De bouw en het ontwerp vallen buiten het contract. Wel is indicatief een representatief terrein voor het tankstation getekend, omdat wij ook met de VZP erop moeten aansluiten. Uitgangspunten zijn op basis van bestaande situaties en principes zoals vanaf de snelweg direct naar de parkeerterreinen kunnen rijden en via het pompstation. Wel is voor vrachtauto's en bussen een

extra passeerstraat om parkeren met de achterzijde richting de snelweg mogelijk te maken. Ook tanken om deze reden de vrachtauto's links bij de pomp. En, personenauto's dus rechts, wat ook weer aansluit bij hun parkeerterrein.

### PARKEREN VOOR AUTO'S

Voor auto's zijn twee delen om te parkeren beschikbaar:

- Direct parkeren  
Bestuurders van personenauto's kunnen voor het tankstation rechts afbuigen. Hier ligt een deel van de parkeervakken voor personenauto's. Er zijn vakken volgens zowel langsparkeren als kamparkeren. Het einde sluit aan op de retourroute.
- Parkeren na tanken  
Na het tankstation kunnen bestuurders van auto's retour rijden. Vanaf deze weg kunnen zij ook nog links afbuigen naar een tweede gedeelte van het parkeerterrein. Dit heeft dezelfde omvang en indeling als het eerste deel. Aan het einde sluit ook dit terrein aan op de retourroute.

#### Verdeling vakken auto's

Het eerste deel van de vakken is direct vanaf de snelweg bereikbaar, het tweede als eerst getankt wordt. Door de retourroute is het met een omweg altijd mogelijk alle vakken te bereiken.

#### Parkeren vrachtauto's en bussen

Voor vrachtauto's en bussen ligt het parkeerterrein achter het tankstation. Deze kunnen eerst tanken of links het station passeren. De straat aan de snelwegzijde geeft toegang tot de vakken volgens harpparkeren. De andere straat ontsluit deze vakken weer en hier liggen ook de langsparkeren. Voor LZV's is achterop een afgebakend terrein.

Type voertuig	Bestaand	Uitbreiding (conform eis)	Totaal
vakken voor personenauto's	0	28	28
vakken voor vrachtauto's en bussen	0	30	30
vakken voor een Langer Zwaardere Voertuig (LZV)	0	3	3



