

Bureau van de Adviseur ruimtelijke kwaliteit in de provincie Utrecht  
Postbus 115 / 3980 CC Bunnik

Aan:  
het College van Gedeputeerde Staten van Utrecht  
Postbus 80.300  
3508 TH Utrecht

Geacht College,

Bijgaand treft u aan mijn advies inzake het voorkeursalternatief voor het knooppunt Hoevelaken. Het advies is opgesteld naar aanleiding van de presentatie van dit voorkeursalternatief op 6 juli jongstleden.

Ik hoop met dit advies een zinvolle bijdrage te hebben geleverd aan de oordeelsvorming van uw College over dit onderwerp.

Met vriendelijke groet,



Han Lörzing  
Adviseur ruimtelijke kwaliteit

## Advies voorkeursalternatief knooppunt Hoevelaken

### 1. Vooraf

Rijkswaterstaat, de provincie Utrecht en de betrokken gemeenten werken sinds 2008 samen aan het opstellen van tracéstudies om tot oplossingen te komen voor de belangrijkste verkeersknelpunten in de provincie. Op 6 juli 2009 hebben deze instanties hun tussentijdse voorname gepresenteerd. Voor het knooppunt Hoevelaken heeft dit geleid tot een voorkeursalternatief. Voor de Ring Utrecht ligt er nog geen voorkeursalternatief op tafel; het streven is dit in het najaar van 2009 gereed te hebben. Gezien deze stand van zaken meent de Adviseur ruimtelijke kwaliteit dat het voor hem geen zin heeft in dit stadium op de Ring Utrecht in te gaan. Dit advies gaat dan ook uitsluitend over het voorkeursalternatief voor het knooppunt Hoevelaken.

### 2. De rol van de adviseur ruimtelijke kwaliteit

Vooraf is het goed, de rol de Adviseur ruimtelijke kwaliteit duidelijk te maken. Zijn adviezen houden zich bezig met ruimtelijke kwaliteitsaspecten van landschap en stadsrand, en hebben betrekking op een schaalniveau dat past bij het provinciaal beleid. Daarbij kan hij op onderwerpen wijzen die hij voor de verdere oordeelsvorming door Gedeputeerde Staten van belang acht. In dit concrete geval betekent dit, dat zijn advies zich niet bezig zal houden met verkeerskundige aspecten, maar zich richt op de directe omgeving van knooppunt en toeleidende wegen.

Dit advies richt zich in het bijzonder op twee aspecten die volgens de Adviseur van groot belang zijn bij het aanleggen en ombouwen van grootschalige infrastructuur. Dit zijn:

- **Inpassing:** de ligging van een snelweg in zijn omgeving, of die nu uit stedelijk gebied, stadsrand of landschap bestaat; hierbij past een open oog voor de positieve gevolgen die de reconstructie van knooppunt en toeleidende wegen voor de voor de kwaliteit van de wegomgeving kan hebben.
- **Oversteekbaarheid:** uitgangspunt is, dat grootschalige infrastructuur maximaal gekruist moet kunnen worden door plaatselijk verkeer, recreatief verkeer en "ecologisch verkeer". In de praktijk is het niet mogelijk dat een snelweg altijd en overal kruisend verkeer toestaat, tenzij men de gehele weg op een viaduct of in een tunnel bouwt; het gaat er om, de best haalbare situatie voor elk van de drie genoemde categorieën te bereiken.

### 3. Knooppunt Hoevelaken: het voorlopig voorkeursalternatief

Knooppunt Hoevelaken is één van de oudste klaverbladkruisingen in Nederland (na Badhoevedorp en Oudenrijn). Het werd in 1972 in zijn huidige vorm voltooid. In die dagen lag het grotendeels buiten het stedelijk gebied van Amersfoort; alleen in de zuidwestelijke hoek vond stadsuitbreiding plaats. Tegenwoordig zijn de noordwestelijke en zuidwestelijke hoeken verstedelijkt, terwijl aan de zuidoostelijke hoek een bedrijventerrein wordt aangelegd. Daarmee is het knooppunt in nog geen veertig jaar vrijwel "in de stad" komen te liggen. Voor de toeleidende wegen geldt dat in minstens dezelfde mate. De A1 ten westen van het knooppunt is langzamerhand een stedelijke autosnelweg geworden met aan weerskanten grootschalige bebouwing. De A28 is ten zuiden van het knooppunt een typische randweg met zicht op een afwisseling van stadswijken en groengebieden. De noordelijke A28 is zeer recent een randweg geworden, met naar het westen uitzicht op de nieuwe (en hier en daar hoge) woonbebouwing van Vathorst.

De presentatie van het voorkeursalternatief betekent, dat er een keuze is gemaakt waarover consensus tussen de partijen in het proces bestaat. Deze voorkeur betekent dat enkele in eerdere fasen gesuggereerde alternatieven als vervallen kunnen worden beschouwd. Bovendien is nu duidelijk welke speelruimte er bestaat voor nadere eisen aan



de inrichting en inpassing van de voorgestane verkeersoplossingen. Het voorkeursalternatief geeft een globale beschrijving van tracés en maatregelen, en laat daarbij nog veel ruimte voor detaillering. Hierdoor is het uitbrengen van het voorkeursalternatief een geschikt moment voor een eerste reflectie op de komende aanpassing van het knooppunt Hoevelaken en zijn toeleidende wegen.

In de Startnotitie (december 2008) van de planstudie knooppunt Hoevelaken werden, naast een nulalternatief, vier hoofdalternatieven beschreven. Dit waren achtereenvolgens "Niet Verbreden", "Verbreden", "Sorteren" en "Nieuwe Verbindingen". Vooral in laatstgenoemd alternatief werden radicale voorstellen gedaan voor nieuwe snelwegtangente rond Hoevelaken, waarbij wel werd opgemerkt dat het zeker niet de bedoeling was, al deze nieuwe verbindingen tezamen aan te leggen.

Het nu gekozen voorkeursalternatief is grotendeels **gebaseerd op alternatief "Verbreden"**. Letterlijk heet het in de toelichting dat "(.....) het voorgenomen bestuurlijk standpunt met volle overtuiging inzet op een voorkeursalternatief (.....) dat uitgaat van een verbreding met extra rijstroken. In aanvulling daarop kunnen elementen van het concept Sorteren in aanmerking komen." Daarna wordt uitgebreid ingegaan op elk van de vier alternatieven. Bij "Verbreden" wordt duidelijk gemaakt dat het alternatief verkeerskundig en budgettair goed scoort. Voor dit advies over de ruimtelijke aspecten is het van belang te lezen dat "(.....) dit alternatief de beste kansen (biedt) om bestaande problemen op het gebied van milieubelasting en barrièrewerking op te lossen (.....)."

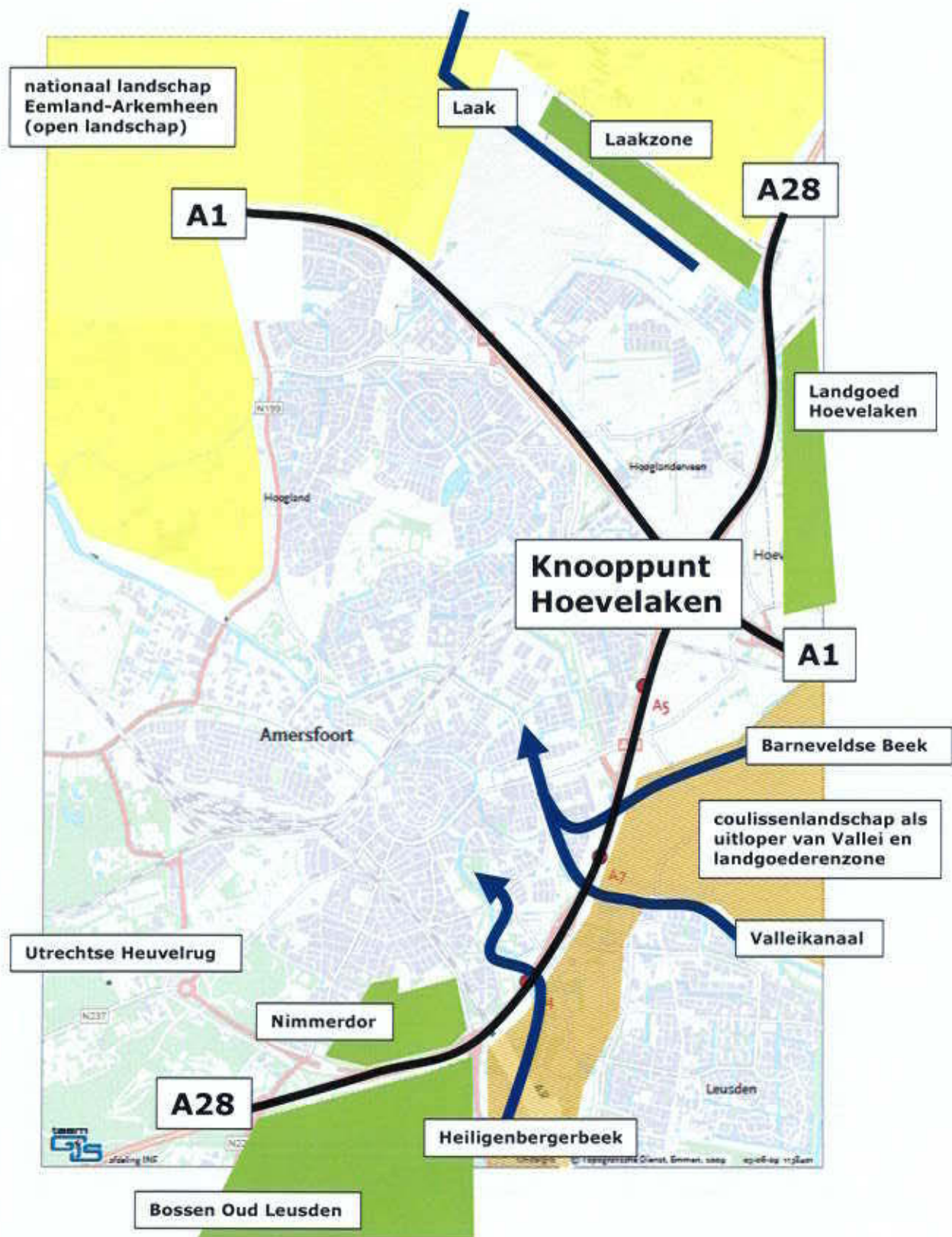
Belangrijk is verder, dat in de toelichting op het voorkeursalternatief onomwonden wordt gesteld: **"Het alternatief Nieuwe Verbindingen valt af"**. Gezien de grote inpassingsproblemen die zeker drie van de vier nieuwe verbindingen op zouden hebben geleverd, is dit vanuit de ruimtelijke inrichting goed nieuws. Het niet meer in beschouwing nemen van de noordelijke tangent, een kortsluiting tussen A1 en A28 om Vathorst heen, betekent dat een grote dreiging voor het nationaal landschap Eemland-Arkemheen is afgewend. De oversteekbaarheid van deze ingreep zou problematisch zijn geweest, terwijl de inpasbaarheid van het tracé in dit open landschap voor onoverkomelijke moeilijkheden zou hebben gezorgd. Gezien de enorme en vrijwel niet te repareren schade die dit tracé aan zijn directe omgeving en aan het nationaal landschap in zijn algemeenheid zou hebben aangericht, is het verstandig er alert op te blijven dat het ook in de toekomst niet in de planvorming terugkeert.

Ook de andere drie tracés uit "Nieuwe Verbindingen" komen niet in het voorkeursalternatief voor. Het zijn de noordoostelijke tangent (om de kern Hoevelaken heen), een tracé dat geheel in de provincie Gelderland zou komen; een afsnijding van de zuidoostelijke "oksel" van het knooppunt; en een westelijke tangent langs Amersfoort. Dit laatste tracé zou in beginsel nog in later stadium als regionale verbindingsweg kunnen terugkeren, maar omdat het in het voorkeursalternatief niet genoemd wordt, zal er in dit advies niet op in worden gegaan.

In de toelichting worden aandachtspunten voor het vervolg van de planstudie op een rij gezet. Van belang voor dit advies is dat expliciet wordt gesteld dat "andere aspecten" (bedoeld wordt: naast bereikbaarheid) *"bij de verdere uitwerking nadrukkelijk aandacht vragen"*. Daarbij moet het onder meer gaan om *"een zo goed mogelijke inpassing en vormgeving. Van groot belang zijn de kansen om bestaande knelpunten weg te nemen of te verminderen, en om barrièrewerking voor mens en dier op te heffen."* Het doet goed, te lezen hoe zeer inpassing en oversteekbaarheid van belang worden geacht bij de uitwerking van het voorkeursalternatief.

Als eerste stap op weg naar een advies over de ruimtelijke kwaliteitsaspecten zijn door de Adviseur op **kaart 1** enkele belangrijke landschappelijke kenmerken van de omgeving van het knooppunt en zijn toeleidende wegen in beeld gebracht. De hier gebruikte benamingen komen in het advies terug.





Kaart 1: Belangrijkste landschappelijke kenmerken rond Knooppunt Hoewelaken en toeleidende wegen



#### 4. Knooppunt Hoevelaken: aandachtspunten voor oversteekbaarheid

De keuze voor het alternatief "Verbreden" betekent dat de ruimtelijk slecht inpasbare wegtracés uit "Nieuwe Verbindingen" nu uit beeld zijn verdwenen. Dat is voor de kwaliteit van de landschappen rond het knooppunt een zeer goede zaak. Waar het nu in de komende periode om moet gaan, is het voorkeursalternatief zodanig te ontwerpen dat de te verbreden wegen niet alleen zorgvuldig in hun omgeving worden ingepast, maar waar mogelijk **een verrijking van hun omgeving** betekenen. Dit advies wil daarvoor enkele handreikingen bieden.

In een aantal situaties is bijzondere aandacht nodig voor de oversteekbaarheid van de snelwegen die in het voorkeursalternatief voor verbreding in aanmerking komen. Het gaat daarbij **zowel om knelpunten als om kansen**. Een goed ontworpen en uitgevoerde snelwegomgeving die niet alleen goed ingepast is maar ook zo veel mogelijk kruisingen met overig verkeer (ook recreatief en ecologisch) mogelijk maakt is naar de mening van de Adviseur een voorbeeld van een duurzame oplossing. Met een goede combinatie van verkeerskundige maatregelen en landschappelijke, recreatieve en ecologische voorzieningen kan werk met werk gemaakt worden.

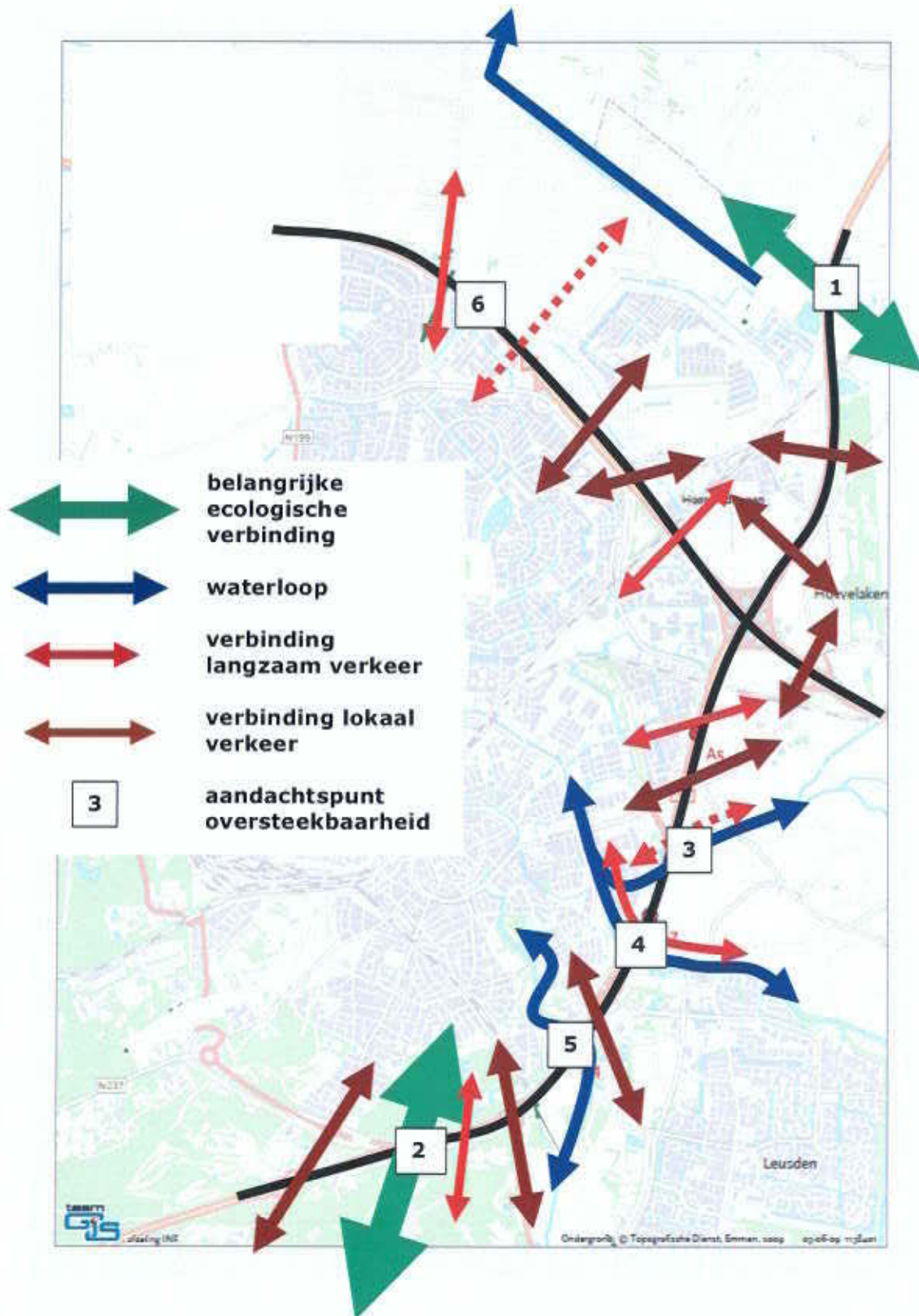
**Kaart 2** geeft een overzicht van bestaande en gewenste verbindingen dwars op de snelwegen zien. Het zijn:

- In bruin: wegverbindingen van regionaal en/of lokaal belang; dit zijn in alle gevallen bestaande verbindingen.
- In rood: verbindingen voor langzaam recreatief verkeer (en soms ook beperkt lokaal verkeer); sommige zijn bestaand, andere zijn in zeer eenvoudige vorm of helemaal niet aanwezig.
- In groen en blauw: bestaande (al dan niet te verbeteren) en gewenste ecologische verbindingen; aangegeven zijn de beken, het Valleikanaal en twee ecologische verbindingen.

Verder zijn op kaart 2 zijn de in de ogen van de Adviseur belangrijkste **aandachtspunten** voor de oversteekbaarheid van de te verbreden snelwegen met nummers aangegeven. Het gaat in alle gevallen om situaties waarin niet alleen de oversteekbaarheid van belang is, maar ook de inpassing in het landelijk (of soms stedelijk) gebied in het geding is. De wegverbindingen van regionaal en/of lokaal belang en enkele stedelijke fietsroutes zijn hierbij buiten beschouwing gelaten; er is van uit gegaan dat deze verbindingen onder alle omstandigheden bij de verdere uitwerking van de tracés gehandhaafd zullen worden en dat hun inpasbaarheid daarbij geen bijzondere problemen oplevert.

Bijzondere aandacht verdienen de volgende situaties:

1. De **ecologische en recreatieve verbinding tussen Landgoed Hoevelaken en de te ontwikkelen Laakzone** benoorden Vathorst. Deze verbinding zou een waardevolle schakel kunnen vormen tussen het nationaal landschap Eemland-Arkemheen en de landgoederenzone rond Hoevelaken. Ook heeft deze verbinding potentieel grote betekenis als onderdeel van het recreatief uitloophet van Amersfoort en zijn omgeving. Voor een goede oversteekbaarheid zal de A28 ter plekke verhoogd aangelegd moeten worden.
2. De **ecologische (en tevens recreatieve) verbinding tussen de bossen van Nimmerdor en Oud-Leusden** ten zuiden van Amersfoort. Deze verbinding is zeer belangrijk, als enige schakel tussen EHS-gebieden van ruime omvang in de A28-zone langs Amersfoort. In het voorkeursalternatief wordt de uitvoering van de te verbreden A28 ter plekke in het midden gelaten. Het is van groot belang dat deze belangrijke verbinding zorgvuldig wordt vormgegeven. De enig werkelijk goede oplossing die zowel een goede inpassing oplevert als recht doet aan de oversteekbaarheid, is een verdiepte ligging. Deze is in het voortraject tijdens de discussies rond de vier alternatieven op (zeer) indicatieve wijze gesuggereerd. De Adviseur dringt er met klem op aan, bij de uitwerking van het voorkeursalternatief de mogelijkheid van (gedeeltelijk) verdiepte ligging serieus te laten onderzoeken, en daarbij de nodige creativiteit te gebruiken.



Kaart 2: Aandachtspunten voor de oversteekbaarheid van de snelwegen rond het Knooppunt Hoevelaken



3. De **passage van de Barneveldse Beek**. De beken die vanuit de Vallei in Amersfoort samenkomen zijn in het streekplan als ecologische verbinding aangeduid. In de huidige situatie komt hun landschappelijke betekenis nauwelijks of in het geheel niet tot zijn recht. Dit is het gevolg van de lage ligging van de huidige bruggen in de A28, waardoor de landschappelijke beleving van continuïteit tussen "landschapsbeek" en "stadsbeek" onmogelijk wordt gemaakt. Verder is bij de Barneveldse Beek het geheel ontbreken van een recreatieve passage (voet- en/of fietspad) langs de beek een gemis. Een fietsroute langs deze beek zou een aantrekkelijke verbinding vanuit de stad naar de Vallei en nieuwe recreatiegebieden als De Schammer en Bloeidaal opleveren.
4. De **passage van het Valleikanaal**. Ook het Valleikanaal is als ecologische verbinding aangemerkt. Door het ontbreken van industriële bebouwing en beroepsvaart, alsook door de slingers in de kanaalloop, heeft het een natuurlijke aanblik. De kruising met de A28 is, net als bij de beken, laag uitgevoerd waardoor ook hier de landschappelijke samenhang verloren is gegaan. Wel is er een recreatieve verbinding aanwezig.
5. De **passage van de Heiligenbergerbeek**. Deze beek is binnen het stedelijk gebied van Amersfoort zeer nadrukkelijk als natuurlijk element aanwezig. Anders dan de Barneveldse Beek (en het Valleikanaal) heeft de Heiligenbergerbeek een ruime en gevarieerd ingerichte groene zone om zich heen die tot dicht bij het centrum in de stad doordringt. Ook aan de andere kant van de A28, in het Leusdense, is sprake van een beek in een brede groene zone. Het is dan ook in dit geval zeer te betreuren dat de passage van de A28 in zijn huidige vorm voor een totale scheiding van beide beekgedeelten zorgt. Voor een betere continuïteit van deze landschappelijk en ecologisch zo waardevolle beek is een verhoogde ligging van de A28 ten opzichte van de huidige situatie de meest haalbare oplossing. Er zal dan wel met een uitgekiend beplantingsplan voor gezorgd moeten worden dat de hooggelegen snelweg niet als een storend element vanuit het beekdal wordt ervaren.
6. De **kruising van fietsverbindingen** met de A1 ten noorden van Amersfoort verdient aandacht, omdat hier belangrijke schakels mogelijk zijn tussen de stadsdelen van Amersfoort onderling, en ook tussen de stad en de te recreatief te ontwikkelen Laakzone. De reconstructie van de A1 ten westen van Hoevelaken biedt kansen voor de aanleg van een nieuwe fietsverbinding die westelijk van het huidige Vathorst de A1 kruist, en voor een aanpassing van de kruising met de Zevenhuizerstraat. Deze twee routes kunnen bij een aantrekkelijke detaillering tezamen de "recreatieve poort" van de Laakzone vanuit de stad worden.

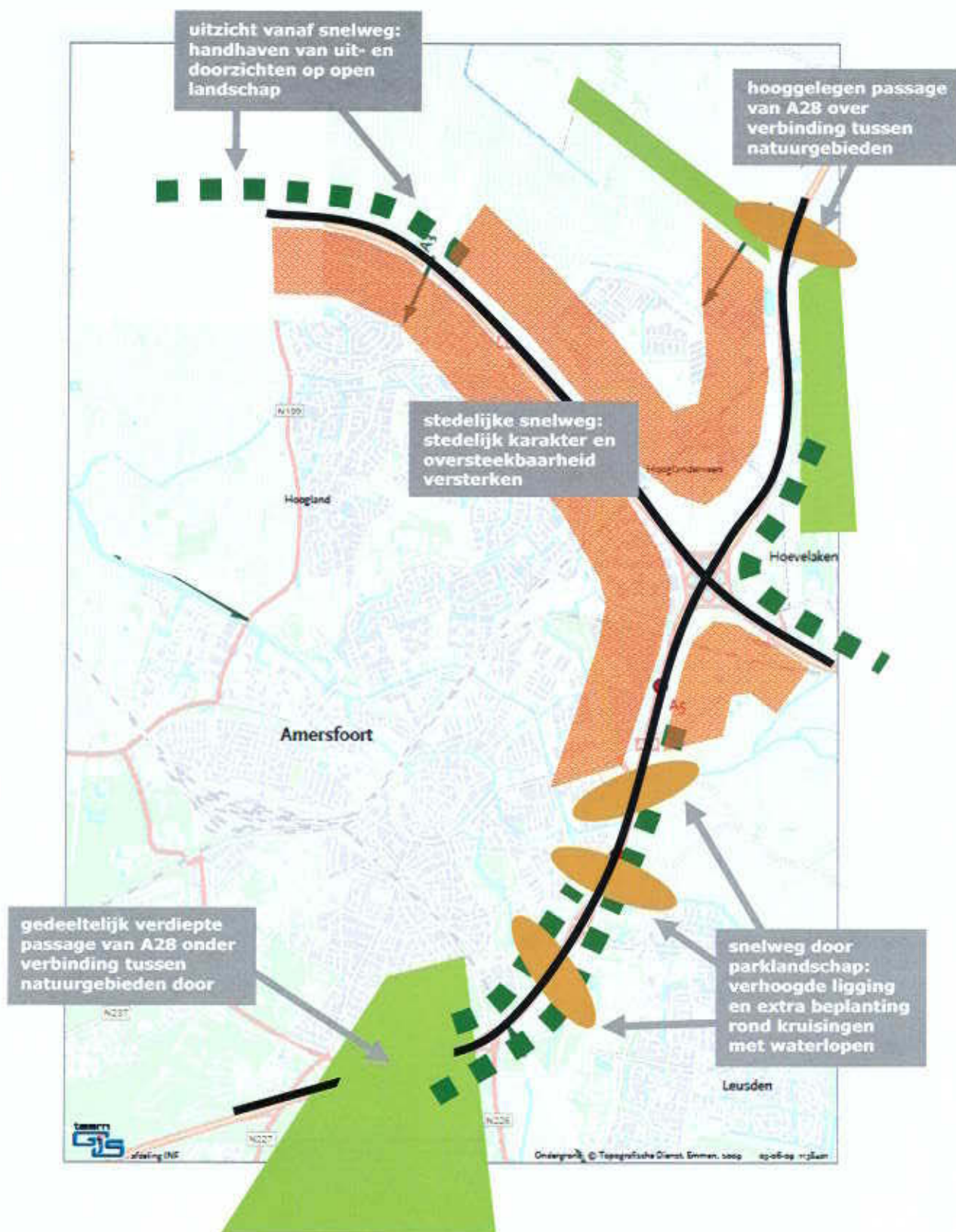
## 5. Knooppunt Hoevelaken: aandachtspunten voor inpassing

Er is niet één standaardprofiel als het gaat om de inpassing van een snelweg in stad en landschap. Met andere woorden: laat een duidelijk verschil tussen stad en land zien in de uitvoering van de wegomgeving en durf ook binnen het landschap verschillen in de wegomgeving te benadrukken om op die manier de verschillen tussen typen en gebruiksvormen van het landschap recht te doen.

De Adviseur beveelt aan, bij de reconstructie van het Knooppunt Hoevelaken en zijn toeleidende wegen de volgende typen van snelwegomgevingen tot uitgangspunt te nemen voor een gevarieerde inrichting:

- De **stedelijke snelweg**, zoals die aan de noordkant van Amersfoort al bestaat. Hier wordt het beeld vanaf de weg al voor een deel bepaald door bebouwing op en direct achter geluidsvoorzieningen. Rond het te reconstrueren knooppunt en langs nabijgelegen delen van de A1 en A28 kan een hoogstedelijk "snelweglandschap" ontwikkeld worden dat het contrast met de aansluitende landschappelijke delen van de wegtracés versterkt. Versterking van de visuele relatie tussen de stadsdelen aan weerszijden van de snelweg, met daarbij een goede oversteekbaarheid voor lokaal en langzaam verkeer, moet een belangrijk element zijn bij het ontwerp van de te reconstrueren weggedeelten.





Kaart 3: Kernpunten van het advies over de inpassing van de toeleidende snelwegen rond Knooppunt Hoevelaken



- Een bijzondere situatie is de **snelweg door het parklandschap**, zoals die vooral rond de A28 tussen Amersfoort en Leusden aanwezig is. Deze zeer kenmerkende (en in Nederland zeldzame) wegomgeving kan verder versterkt worden als men een aantal zorgvuldige keuzen maakt bij de reconstructie van dit weggedeelte. Het landschap rond dit deel van de A28 kent over een korte afstand een grote afwisseling. Er komen bospercelen, stukken coulissenlandschap, stadsparken en beekdalen voor, die soms direct aan elkaar grenzen. Bij de reconstructie van de A28 zou het streefbeeld er vooral op gericht moeten zijn de landschappelijke verschillen te behouden, en daarbij een groene accentuering aan te brengen die het parklandschapkarakter versterkt. Meer concreet kan dit gebeuren door de kruisingen met de waterlopen (Heiligenbergerbeek, Valleikanaal en Barneveldse Beek) zodanig te ontwerpen dat de continuïteit van de waterlopen op water- en oeverniveau versterkt wordt. Dit kan het beste gebeuren door ter hoogte van alle drie de passages **de A28 verhoogd aan te leggen** ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor wordt het zicht dwars op de weg ter hoogte van de passages versterkt, maar komt tevens de infrastructuur (viaduct) sterker in beeld. Om dit laatste tegen te gaan en het groene karakter van de passages te versterken, is stevige **extra beplanting rond de drie passages** noodzakelijk; hierdoor ontstaat bovendien een geleiding van de wegomgeving vanaf de snelweg.
- De **snelweg door natuurgebied** is een fenomeen dat rond de A28 ten noorden en ten zuiden van Amersfoort voorkomt. Ten noorden van de stad is een potentiële ecologische verbinding tussen de Laakzone en de Landgoed Hoevelaken mogelijk. Om deze belangrijke ecologische en recreatieve schakel mogelijk te maken, zou de A28 hier verhoogd aangelegd moeten worden. Bij de zuidelijke passage, waar de A28 de bossen van Nimmerdor en Oud Leusden kruist, vormt de huidige gelijkvloerse ligging van de snelweg een harde onderbreking van de belangrijke ecologische en landschappelijke relatie tussen de gebieden ter weerszijden van de A28. Gezien de terreinkarakteristiek (reliëf) is een verhoogde ligging van de snelweg hier geen optie. Louter voor het verbeteren van de ecologische relaties zouden één of meer wildpassages onder de snelweg door een oplossing kunnen bieden; voor het creëren van een werkelijk goede landschappelijke en recreatieve relatie zijn verregaander maatregelen nodig. Een **gedeeltelijk verdiepte ligging van de A28** door de te verbreden snelweg over een afstand van ten minste 1 kilometer in te graven (in een open bak die op enkele plaatsen gekruist kan worden) zou voor deze belangrijke schakel tussen stad en buitengebied de beste oplossing zijn. De Adviseur is zich er van bewust dat een dergelijke oplossing onvermijdelijk meerkosten met zich meebrengt, maar pleit er voor om de mogelijkheden in dit geval grondig te laten onderzoeken.
- Het **uitzicht vanaf de snelweg** op open landschap is in het plangebied vooral van toepassing op het gedeelte van de A1 dat langs het nationaal landschap Eemland-Arkemheen loopt. Dit gedeelte valt samen met (een deel van) het nationale snelwegpanorama Eemland. Beide beleidsaanduidingen wijzen in dezelfde richting, namelijk dat het openhouden van de uit- en doorzichten op Eemland vanaf de A1 op Eemland een zaak van nationale betekenis is. Voor de reconstructie van de A1 heeft dit als consequentie dat **bij verbreding van de A1 de openheid moet worden versterkt**. Concreet gezegd: de weg moet gelijkvloers in het landschap blijven liggen en er moet worden afgezien van geluidsvoorzieningen en opgaande beplanting langs de landschappelijke delen van het tracé. Plaatselijk zou ook bestaande beplanting verwijderd kunnen worden als dat de uit- en doorzichten ten goede komt. Het voorkeursalternatief lijkt zich goed te verdragen met deze oplossingen.

Deze snelwegomgevingen zijn, met de kansen die zij bieden voor de ruimtelijke inpassing van de wegen rond het knooppunt Hoevelaken, zijn op **kaart 3** aangegeven.



## 6. Hoofdpijnen van dit advies

Op 6 juli 2009 hebben de gezamenlijke overheden die samen werken aan oplossingen voor de verkeersproblematiek in Midden-Nederland een voorkeursalternatief voor het knooppunt Hoevelaken gepresenteerd. Dit gaat uit van reconstructie van het knooppunt zelf en van verbreding van de toeleidende wegen. Met deze keuze zijn eerder in de planvorming gesuggereerde nieuwe wegtracés komen te vervallen. Deze heldere en éénduidige keuze is van grote positieve betekenis voor de landschappen waar deze nieuwe tracés doorheen zouden lopen, zoals het nationaal landschap Eemland-Arkemheen.

Op basis van het voorkeursalternatief voor het knooppunt Hoevelaken wil de Adviseur ruimtelijke kwaliteit enkele aanbevelingen geven voor de verdere uitwerking van het alternatief. Deze aanbevelingen zijn er op gericht, het bijzondere karakter van de omgeving van de snelwegen rond Amersfoort, met de grote landschappelijke verschillen daarbinnen, verder te accentueren.

- De keuze voor verbreding heeft consequenties voor de oversteekbaarheid en inpassing van in het bijzonder het gedeelte van de A28 dat door het parklandschap tussen Amersfoort en Leusden ligt. De Adviseur vraagt vooral aandacht voor de kruisingen van de A28 met de waterlopen die hier vanuit de Vallei de stad in komen. Hier zijn betere oplossingen vereist dan het eenvoudigweg verbreden van de huidige, vrijwel gelijkvloerse overbruggingen. De landschappelijke, ecologische en recreatieve continuïteit van de twee beken en het kanaal, is gebaat bij verhoogde passages van de snelweg en extra beplanting ter plaatse van de kruisingen. Bij een goede uitvoering kan hier grote winst worden geboekt, waarbij een voor Nederland bijzondere snelwegomgeving in een coulissenlandschap kan ontstaan.
- De passage van de A28 ter plaatse van twee ecologische verbindingen verdient grote aandacht. In het bijzonder verdient de meest zuidelijke passage, waar de A28 de bossen van Nimmerdor en Oud Leusden kruist, een zorgvuldige oplossing. De landschappelijke continuïteit, maar ook de ecologische en recreatieve verbindingen zijn gebaat bij een duurzame tracé-inpassing. De Adviseur beveelt aan, de mogelijkheden van aanleg van de weg in verdiepte ligging over een afstand van ten minste een kilometer serieus in studie te doen nemen. In het noorden van het plangebied is in potentie een waardevolle ecologische en recreatieve verbinding mogelijk tussen de Laakzone en het Landgoed Hoevelaken. Deze heeft baat een verhoogde ligging van de A28 ter plekke.
- Ook beveelt de Adviseur aan, de oversteekbaarheid van de A1 en A28 voor langzaam verkeer in het kader van de reconstructie van de wegen rondom het knooppunt nader te doen bestuderen. Niet alleen ontbreken sommige recreatieve en/of utilitaire fietsverbindingen, maar veel van de bestaande routes zijn weinig aantrekkelijk en verdienen verbetering.
- Ten slotte moeten bij de reconstructie van de A1 ten noorden van Amersfoort de uit- en doorzichten vanaf de weg naar het nationaal landschap Eemland in stand gehouden of verbeterd te worden. Dit vereist een gelijkvloerse ligging van de A1 ter plekke.

Utrecht, 8 juli 2009

Han Lörzing  
Adviseur ruimtelijke kwaliteit in de provincie Utrecht

Bij het opstellen van dit advies is gebruik gemaakt van diverse publicaties van Rijkswaterstaat (zoals de Startnotitie Knooppunt Hoevelaken) en van informatie op de website [ikgaverder.nl](http://ikgaverder.nl), in het bijzonder van het bestand "Notitie VKA Hoevelaken – 6 juli 2009". De kaarten bij het advies zijn gemaakt door het Bureau van de Adviseur op basis van kaartmateriaal van de provincie Utrecht