



Welke aspecten worden onderzocht?

Deze studie gebeurt in twee fasen. De eerste fase onderzoekt de vier alternatieven op hoofdlijnen zodat een voorkeursalternatief kan worden gekozen. Dit voorkeursalternatief wordt in de tweede fase in detail uitgewerkt.

Fase 1 Het voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief wordt naar verwachting opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de bovenstaande alternatieven. Dit alternatief vormt een logisch, samenhangend geheel van op elkaar afgestemde onderdelen, dat in voldoende mate oplossingen biedt voor de bereikbaarheidsproblematiek, voldoet aan wet- en regelgeving (o.a. luchtkwaliteit en geluidsbelasting), goede aandacht heeft voor inpassing, uitvoerbaar en maakbaar is en past binnen het beschikbare budget.

Fase 2 Milieueffectrapport

Als eenmaal het voorkeursalternatief uit de hoofdalternatieven is samengesteld, wordt dit in het MER nader uitgewerkt. Dit voorkeursalternatief wordt dan vergeleken met het nul-alternatief. Tot slot wordt in het MER het Meest Milieuvriendelijke Alternatief gedefinieerd. Dat is het voorkeursalternatief aangevuld met extra maatregelen, zoals duurzaam materiaalgebruik, extra faunamaatregelen en een optimale landschappelijke inrichting. In de studieperiode zijn er diverse momenten waarop inspraak mogelijk is.



U kunt reageren

Alle betrokkenen en belanghebbenden kunnen inspreken op de plannen en te onderzoeken effecten zoals beschreven in de Startnotitie knooppunt Hoevelaken. De reacties worden gebundeld, ter inzage gelegd en overhandigd aan een commissie van onafhankelijke milieudeskundigen (Commissie m.e.r.). Deze brengt advies uit aan het Bevoegd Gezag (de instantie die bevoegd is tot het nemen van een besluit in het kader van de Tracéwet en de Wet Milieubeheer).

Op basis van dit advies en de inspraakreacties stelt het Bevoegd Gezag de richtlijnen op volgens welke het onderzoek naar de alternatieven moet gebeuren. De Startnotitie ligt vanaf 5 december 2008 zes weken ter inzage. Onder meer in de gemeenten Amersfoort, Nijkerk, Soest, Bunschoten-Spakenburg en Leusden. Op www.inspraakpunt.nl staan de precieze locaties vermeld. Daarnaast kunt u de Startnotitie downloaden vanaf de websites van Rijkswaterstaat en het Inspraakpunt. Tevens is het mogelijk een exemplaar van de Startnotitie op te vragen bij het landelijk informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002 (gratis). Deze lijn is ook tijdens de vakantieperiode geopend. Als u wilt reageren op deze Startnotitie, stuur uw reactie dan voor 16 januari 2009 naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
o.v.v. Startnotitie planstudie
knooppunt Hoevelaken
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Ook kunt u telefonisch inspreken (070-351 96 03), of via internet en e-mail: internet: www.inspraakpunt.nl
e-mail: inspraakpunt@inspraakpunt.nl
Desgewenst worden uw gegevens vertrouwelijk behandeld.

Meer informatie

Meer informatie is te vinden op de websites www.rijkswaterstaat.nl/A28 en www.rijkswaterstaat.nl/A1. Voor vragen kunt u ook bellen met het gratis landelijke informatienummer van Rijkswaterstaat (0800-8002).

Meer informatie over het inspraakpunt en de procedure vindt u op www.inspraakpunt.nl
Informatie over het programma VERDER vindt u op www.ikgaverder.nl
Op verschillende informatieavonden wordt het project toegelicht. Data en locaties worden gepubliceerd in de lokale kranten en www.rijkswaterstaat.nl

Inspraakpunt
Het Inspraakpunt is onafhankelijk en heeft dus geen inhoudelijke betrokkenheid bij de projecten. Het Inspraakpunt waarborgt dat de meningen van burgers op een zorgvuldige manier in de besluitvorming worden meegewogen.

Bevoegd Gezag
Voor de delen die onder de Tracéwet vallen vormen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM het Bevoegd Gezag; voor de onderdelen die vallen onder de Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn ofwel de provincie ofwel gemeente het Bevoegd Gezag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
provincie Utrecht
VROM Amersfoort

UT/1208/ZH/007



December 2008

Startnotitie planstudie knooppunt Hoevelaken

Het verkeersaanbod in Nederland blijft groeien. Steeds vaker leidt dit tot problemen met de doorstroming van het verkeer, ook en vooral in de regio Midden-Nederland. Vaak staan er in deze regio files op de snelwegen en op de regionale wegen. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is het knooppunt Hoevelaken bij Amersfoort (A1/A28).

Het opstellen en publiceren van een Startnotitie is een eerste stap om tot een betere doorstroming op en rond knooppunt Hoevelaken en

daarmee een betere bereikbaarheid van de regio te komen. Deze brochure is een samenvatting van de Startnotitie. Hierin staan in het kort de achtergronden en de verschillende mogelijke oplossingen voor knooppunt Hoevelaken. Daarnaast komen de te onderzoeken (milieu) effecten (o.a. luchtkwaliteit en geluidsbelasting) van de verschillende oplossingen aan bod. De complete Startnotitie ligt vanaf 5 december 2008 zes weken ter inzage. Gedurende deze periode kunt u schriftelijk of mondeling inspreken op de Startnotitie.



VERDER

De Startnotitie knooppunt Hoevelaken is onderdeel van de pakketstudies, bekend als het samenwerkingsprogramma VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland. Daarin wordt het gebied van de Ring Utrecht (A2, A12, A27 en N230) en de Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort nader bestudeerd. In VERDER zijn alle relevante regionale partijen vertegenwoordigd: provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, gewest Eemland, gewest Gooi- en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum en gemeente Utrecht. VERDER onderzoekt de mogelijkheden om de hele regio Midden-Nederland goed bereikbaar te houden. Daarbij wordt niet alleen naar verbeteringsmaatregelen voor het wegennet gekeken, maar ook naar de mogelijkheden voor fietsers en het openbaar vervoer.

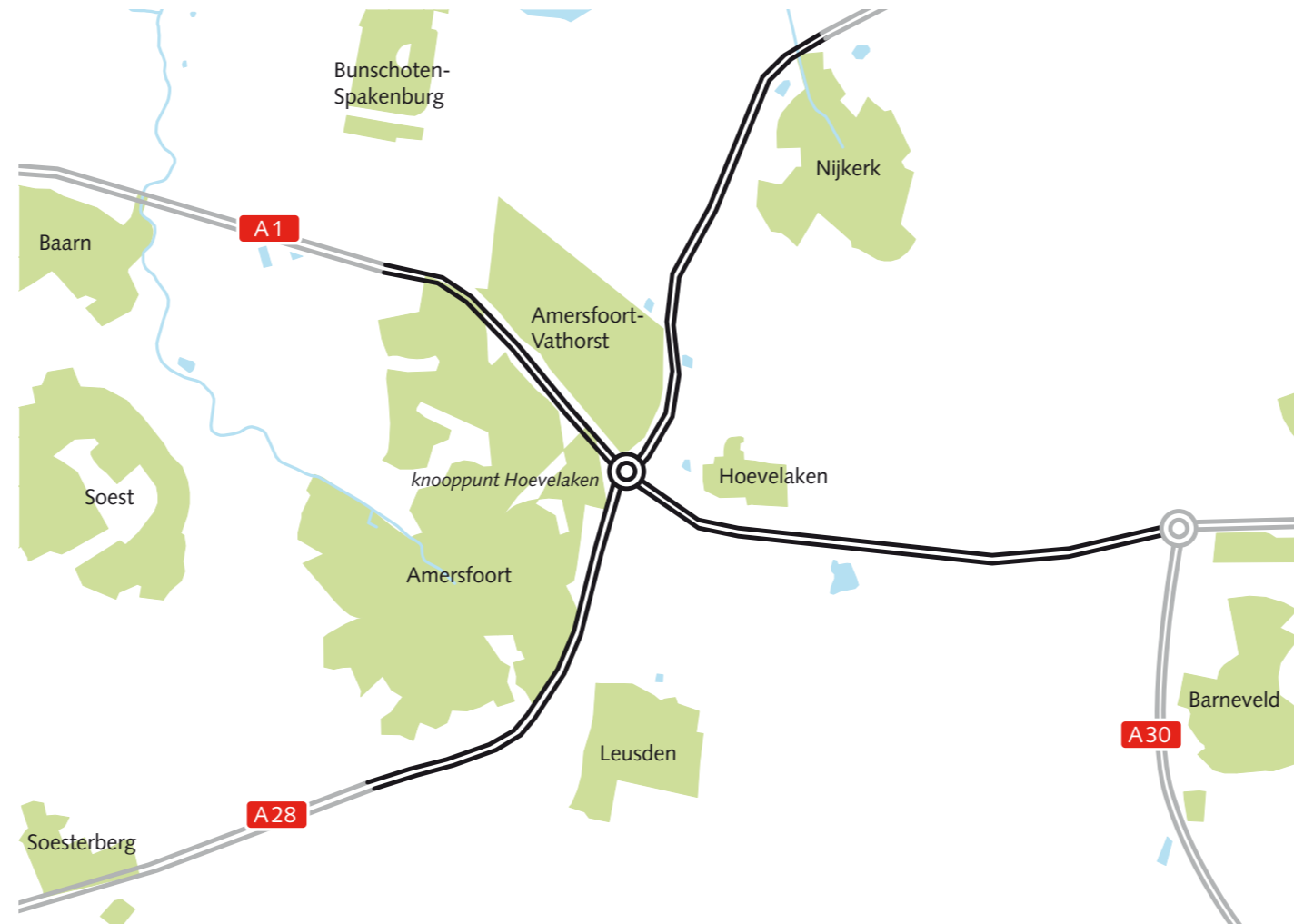
Mobiliteit in Midden-Nederland



Het doel is om te komen tot een logisch geheel van ruimtelijke ordening, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en benutting en uitbreiding van infrastructuur. Maatregelen worden daarbij zoveel mogelijk met elkaar gecombineerd. Omdat het hierbij gaat om vrijwel alle (snel)wegen en knooppunten in de regio Midden-Nederland, is gekozen voor een praktische onderverdeling van het gebied in de Driehoek en de Ring, waarbij de inhoudelijke samenhang blijft bestaan. Eerder verschenen al de Startnotitie Utrecht – knooppunt Eemnes – Amersfoort (A27/A1) en de Startnotitie voor de A28 Utrecht - Amersfoort. In dezelfde periode als het verschijnen van de Startnotitie van knooppunt Hoevelaken verschijnt ook de Startnotitie voor de Ring Utrecht. Voor informatie hierover kunt u terecht op www.rijkswaterstaat.nl en telefoonnummer 0800-8002. Meer informatie over VERDER kunt u vinden op www.ikgaverder.nl.

de huidige klaverbladvorm om de verkeersstromen te kunnen verwerken. Door de fors gegroeide verkeersintensiteit voldoen het knooppunt en de aansluitende wegen inmiddels niet meer aan de reistijdnorm uit de Nota Mobiliteit.

Knooppunt Hoevelaken heeft inmiddels een vaste plaats in de filetop-25. Analyses wijzen uit dat alle fileproblemen in de toekomst alleen nog maar verergeren als er niets gebeurt.



Betere doorstroming, betere leefomgeving

Het doel van het project is de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Daarnaast is het doel dat knelpunten op gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder, natuur en verkeersveiligheid niet toenemen en waar mogelijk de situatie zelfs wordt verbeterd.

Waarom een Startnotitie?

Een weg aanpassen of verbreden kan niet zomaar gebeuren. Hiervoor is een zorgvuldige procedure nodig. De Startnotitie is een eerste stap op weg naar een milieueffectrapport (MER). Het doel van de Startnotitie is om de achtergronden, uitgangspunten en onderzoeksmethoden van het project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in het MER moeten worden onder-

zocht. Daarnaast bakt de Startnotitie het aantal alternatieven af. Tot slot wordt in de Startnotitie aangegeven op welke (milieu) effecten de alternatieven worden onderzocht.

De oplossingen/alternatieven

Omdat de verkeersproblemen op knooppunt Hoevelaken behoorlijk ingewikkeld zijn, worden de verschillende alternatieven in het MER onderzocht om tot de beste oplossing te komen. Uit deze hoofdalternatieven komt een zogenaamd voorkeursalternatief naar voren dat is opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de hoofdalternatieven. Hierbij wordt gekeken naar verkeer (lost het alternatief het probleem op?), inpassing en ruimtebeslag, uitvoerbaarheid en maakbaarheid. Het alternatief moet passen binnen het beschikbare budget en voldoen aan wet- en regelgeving.

Nul-alternatief

Om de gevolgen van de verschillende alternatieven goed te kunnen inschatten, is het goed om uit te gaan van het zogenaamde 'nul-alternatief'. Dat is de situatie als de wegen op en rond knooppunt Hoevelaken niet veranderen. Door de uitkomsten van de verschillende alternatieven met elkaar en het nul-alternatief te vergelijken, wordt duidelijk wat de beste oplossing is.

Hoofdalternatieven

Er zijn vier hoofdalternatieven waarin oplossingsmogelijkheden worden gezocht. Deze alternatieven worden in extreme vorm bekeken om de effecten van een alternatief zo zuiver mogelijk in kaart te krijgen. Het uiteindelijke voorkeurs-alternatief zal een combinatie zijn van de meest kansrijke delen uit deze vier alternatieven.

'Alternatieven worden in extreme vorm bekeken'

1. Alternatief Niet verbreden

Uitgangspunt bij dit alternatief is dat er niets gebeurt aan de wegen. Wel worden er in het kader van het samenwerkingsprogramma VERDER maatregelen uitgevoerd op het gebied van openbaar vervoer, fietsbeleid, ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement en benutting. Meer informatie hierover is te vinden op www.ikgaverder.nl.

2. Alternatief Verbreden

In dit alternatief worden het knooppunt Hoevelaken en de omliggende snelwegen aangepast. De capaciteit van de aansluitende delen van de A1 en A28 wordt uitgebreid via een verbreding naar drie of vier rijstroken per rijrichting. Op de drukste richtingen op het knooppunt zelf worden fly-overs (viaducten) gebouwd. Verdere oplossingen zijn een verdubbeling van de

verbindingsbogen en/of het optimaliseren van de weefvakken en het verminderen van de weefbewegingen van het vrachtverkeer. De kritische punten voor wat betreft de verkeersafwikkeling in een knooppunt zijn vaak de locaties waar de auto's moeten 'weven' en 'samenvoegen'. Dit worden de weefvakken en de samenvoegpunten genoemd. Tot slot wordt onderzocht of aanpassing van enkele zwaarbelaste aansluitingen (onder andere Bunschoten, Hoevelaken, Maarn, Rondweg Amersfoort, Leusden-Zuid) helpt om het probleem op te lossen.

3. Alternatief Sorteren

Het scheiden van regionale en doorgaande verkeersstromen is de belangrijkste troef bij dit alternatief. Deze verkeersstromen worden dan over afzonderlijke netwerken afgewerkt, waarbij het doorgaande en

regionale verkeer slechts op enkele, slim gekozen punten bij elkaar komt. In dit alternatief worden hoofd- en parallelbanen bestudeerd op zowel de A1 ten westen van het knooppunt (variant A) als de A28 ten zuiden van het knooppunt (variant B). De exacte invulling van de hoofd- en parallelbanenstructuur wordt nog nader uitgewerkt.

4. Alternatief Nieuwe verbindingen

Nieuwe verbindingen als alternatief voor de huidige routes, waarbij het verkeer als het ware om het bestaande knelpunt wordt heengeleid. Er zijn opties voor verbindingen tussen alle hoeken van het knooppunt (de zogenaamde kwadranten). Er wordt daarom in dit alternatief gekeken of, en zo ja welke van deze nieuwe verbindingen een mogelijke oplossing voor het knooppunt Hoevelaken vormt.



'Het doel is de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren'

Knooppunt Hoevelaken: belangrijk verdeelpunt

Van oudsher is knooppunt Hoevelaken een belangrijk verdeelpunt voor het verkeer in Midden-Nederland. Hier komen de belangrijke oost-westverbinding A1 (Amsterdam - Duitse grens) en de A28 (zuidelijk deel Randstad - Noordoost-Nederland) samen. 'Hoevelaken' wordt daarom ook wel 'de poort tot de Randstad' genoemd.

In de jaren 50 was het knooppunt Hoevelaken nog een simpele rotonde. Begin jaren 70 werd het uitgebreid tot