



## 4 Conclusie

De hoofdconclusie is: het alternatief *Verbreden* biedt overduidelijk de beste basis. Daarom gaat het voorgenomen bestuurlijke standpunt in het voorkeursalternatief voor knooppunt Hoevelaken uit van aanpassingen aan het knooppunt en verbreding met extra rijstroken, eventueel aangevuld met kansrijke elementen van het concept 'Sorteren'.

Een andere belangrijke uitkomst van fase 1 is dat we nu weten waar in de volgende fase extra aandacht voor nodig is, zoals:

- ◆ het aantal rijstroken, de locatie van de in- en uitvoegingsstroken en samenvoegingspunten. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt ook gekeken of met benuttingsmaatregelen het aantal nieuwe rijstroken kan worden geminimaliseerd.

- ◆ de aansluitingen Hoevelaken en Bunschoten zijn belangrijke aandachtspunten.
- ◆ inpassingsmaatregelen om de nadelen die 'Verbreden' wel degelijk heeft, te beperken. Bijvoorbeeld het verminderen van de geluids-overlast en de barrièrewerking. Verschillende inpassingsvarianten worden in de tweede fase naast elkaar uitgewerkt.

**Knooppunt Hoevelaken, op weg naar de oplossing**  
Het samenwerkingsverband VERDER kijkt verder dan alleen uitbreiding van wegen. De partijen die samenwerken in VERDER willen een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Midden-Nederland. De eerste fase van de planstudie knooppunt Hoevelaken heeft een duidelijke koersbepaling opgeleverd. Samen op weg naar de oplossing voor knooppunt Hoevelaken.

## 5 Situatie knooppunt Hoevelaken

### Weggebruik: files, reistijdverlies en economische schade

Knooppunt Hoevelaken is één van de belangrijkste schakels voor verkeer tussen het noorden en oosten van Nederland en de Randstad. De wegen van de A1 en A28 die uitkomen op knooppunt Hoevelaken, worden bovendien veel gebruikt door verkeer uit de regio Amersfoort.

Door de klaverbladvorm heeft het knooppunt onvoldoende capaciteit om de verkeersstromen goed te verwerken. Files (A1 en A28) zijn het gevolg. De reistijden voldoen niet aan de daarvoor opgestelde normen en bij ongevallen loopt het verkeer in de hele regio vast. De files veroorzaken bovendien ongewenst sluipverkeer. Door de toename van autoverkeer (als gevolg van onder andere woningbouw en nieuwe bedrijventerreinen) zal de problematiek verergeren.

De files rond het knooppunt scoren hoog in de landelijke top-50. Knooppunt Hoevelaken kent na knooppunt Oudenrijn, het meeste reistijdverlies (extra tijd ten opzichte van een situatie met vrije doorstroming) binnen de provincie Utrecht. De regio Midden-Nederland heeft de twijfelachtige eer het meest 'bij te dragen' aan de jaarlijkse economische schade voor het vrachtverkeer.

### Wonen, werken en recreëren in een mooie omgeving

Knooppunt Hoevelaken lag vroeger in een landelijk gebied. De aantrekkelijke omgeving trok nieuwe bewoners en bedrijven naar de regio. Door nieuwbouwwijken en extra bedrijventerreinen is het gebied flink verstedelijkt. Ook in de toekomst zal er gebouwd blijven worden.

Het milieu rondom knooppunt Hoevelaken wordt sterk belast (geluid, lucht) door doorgaand en regionaal verkeer. Aanpassingen aan de wegen kunnen mogelijk bestaande 'milieuknelpunten' verminderen of wegnemen. De mate waarin dit mogelijk is, hangt af van het type oplossing dat de voorkeur krijgt. Dit was dan ook een van de aandachtspunten bij de beoordeling van de hoofdalternatieven uit de eerste fase van de planstudie.

De ligging van Amersfoort op een kruispunt van drie fraaie landschapstypen maakt de woonomgeving extra aantrekkelijk. Het open gebied van het nationaal landschap Arkemheen-Eempolder, de Utrechtse Heuvelrug en het kleinschalige landschap van de Gelderse Vallei herbergen vele bijzondere en beschermde gebieden. De A1 en de A28 vormen op veel plekken grote barrières tussen de genoemde gebieden. Dat is niet goed voor de natuur, het landschap en de bereikbaarheid voor recreanten. Ook hier kunnen aanpassingen aan de wegen mogelijk juist kansen bieden.



## VERDER, mobiliteit in Midden-Nederland

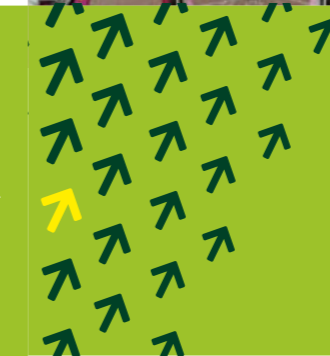
Binnen VERDER, mobiliteit in Midden-Nederland, hebben diverse lokale en regionale overheden de handen ineengeslagen om aan oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek te werken.

De volgende partijen werken samen in VERDER: Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat, Bestuur Regio Utrecht (BRU), Bureau Regio Amersfoort, Gewest Gooi en Vechtstreek, Regio Utrecht West, Regio Utrecht Zuidoost, Gemeente Amersfoort, Gemeente Hilversum en Gemeente Utrecht.

Wij kijken verder dan onze eigen grenzen en werken samen aan een oplossing voor een gezamenlijk probleem. We komen verder door samenwerking!

Contactgegevens:  
info@verder.nl  
www.ikgaverder.nl  
0800-8002 (gratis)

**Colofon**  
Uitgave: september 2009  
Tekstredactie: Henkjan Elsinga, HENDRIO  
Opmaak: O / utrecht  
Fotografie: Liesbeth Dingemans, Stijn Decorte, Frans Jan Fortunati  
Aan de teksten in deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.



Planstudie knooppunt Hoevelaken  
Op weg naar de oplossing

Mobiliteit in Midden-Nederland

**verder**

## 1 Inleiding

### Midden-Nederland beter bereikbaar voor iedereen

Binnen het programma VERDER, mobiliteit in Midden-Nederland, werken Rijk en regionale overheden samen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland. De verwachte toename van verkeer en het gebruik van openbaar vervoer zal de bereikbaarheid van de regio de komende jaren nog verder onder druk zetten. Terwijl de huidige situatie al veel knelpunten kent. VERDER kijkt naar alle mogelijke oplossingen, zoals verbetering van het openbaar vervoer (OV), maatregelen voor fietsers, het vrachtverkeer én de soms onvermijdelijke uitbreiding van wegen. VERDER ontwikkelt dit samenhangend maatregelenpakket: Het *VERDER-pakket*. Het gaat om 'en-en' en niet om 'of-of'. Samen – en elkaar versterkend – gaan deze

oplossingen ervoor zorgen dat de regio ook in de toekomst bereikbaar en leefbaar blijft.

### Knooppunt Hoevelaken: voorkeursalternatief is stap vooruit

Als onderdeel van het programma VERDER is de planstudie knooppunt Hoevelaken gestart. Na de publicatie van de startnotitie in december 2008 (zie [www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl)) zijn in de eerste fase de (hoofd)alternatieven uitgewerkt en beoordeeld. Voor het knooppunt Hoevelaken zijn het Rijk en de regio na deze eerste fase gekomen tot een voorgenomen bestuurlijk standpunt over het zogenoemde voorkeursalternatief. Dit wordt in de tweede fase verder uitgewerkt.

### Niet definitief, wél koersbepalend

Dat er voor knooppunt Hoevelaken inmiddels een voorkeursalternatief in beeld is, betekent niet dat er al een definitieve en bindende keuze is gemaakt. Het gaat om een *voorgenomen bestuurlijk standpunt*. Bovendien is het voorkeursalternatief een 'oplossing-op-hoofdlijnen'. Dit betekent dat er nog veel onderzoek en overleg nodig is om uiteindelijk een definitief besluit te starten nemen. Het voorkeursalternatief is echter niet vrijblijvend. Want via de voorkeursalternatieven wordt richting gegeven aan een inperking ten opzichte van het brede palet van oplossingen uit de startnotitie. Kortom: via het voorkeursalternatief wordt de koers voor het vervoltraject uitgezet.

### Mobiliteit hoofdprioriteit voor Nederland en de regio

Goed functionerende netwerken voor personen- en goederenvervoer zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De regio Midden-Nederland – als draaischijf voor mobiliteit in Nederland – moet hieraan een bijdrage leveren. Tegelijk moet een goede bereikbaarheid van de belangrijke woon- en werklocaties de gewenste regionale economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de komende jaren ondersteunen. Om dit te bereiken is een samenhangende reeks maatregelen waarin verschillende typen oplossingen samenkomen noodzakelijk. Van aanpassingen in de ruimtelijke ordening tot meer openbaar vervoer, van fietsmaatregelen tot nieuwe wegen. Ook effecten op de leefbaarheid (geluidhinder, luchtkwaliteit), veiligheid en het milieu zijn voor deze beslissingen belangrijke aspecten. Uit onderzoek blijkt inmiddels dat alle oplossingsrichtingen moeten worden ingezet om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Dus: 'en-en' in plaats van 'of-of'.

## 2 Aanpak planstudie knooppunt Hoevelaken

### Twee fasenaanpak en inspraak

Het project doorloopt de procedure van de Tracéwet (zie gele kader), wat betekent dat betrokkenen op diverse momenten hun mening kunnen geven. Na de publicatie van de startnotitie is er een eerste inspraakmoment geweest. De aanpak is, in verband met de complexe situatie van knooppunt Hoevelaken, in twee fasen gesplitst. In fase 1 zijn de vier hoofdalternatieven op hoofdlijnen onderzocht, zodat een voorkeursalternatief kan worden gekozen. In fase 2 wordt dit voorkeursalternatief in detail uitgewerkt.

### Beoordelingscriteria

#### 1. Verkeer:

oplossend vermogen / nieuwe knelpunten

Het doel is een verkeersdoorstroming die aansluit bij de norm: een reistijd van deur tot deur die op de drukste uren maximaal anderhalf keer de reistijd buiten de spits bedraagt. Het mag natuurlijk niet zo zijn dat een oplossing op de ene plek een knelpunt op een andere plek veroorzaakt.

#### 2. Milieu:

mens / natuur

Hier gaat het om effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. Denk aan lucht, geluid, natuur en veiligheid.

#### 3. Kansen inpassing:

ontwikkelingen / inpasbaarheid

Hoeveel inspanning is er nodig om de weg-aanpassing te doen? Biedt de oplossing van het probleem juist kansen op andere vlakken zoals het verminderen van barrières in de natuur of het meenemen van nieuwe recreatieve verbindingen?

#### 4. Ruimte & techniek:

ruimtebeslag / uitvoerbaarheid

Is de oplossing technisch 'maakbaar'? Denk aan belemmeringen in verband met de grondwater-situatie of ruimtegebrek. Blijven verbindingen tijdens de 'bouw' voldoende begaanbaar?

#### 5. Kosten:

passend binnen budget/verhouding kosten en baten  
Valt het totale pakket aan kosten (bijvoorbeeld ook grondverwerving) voor aanleg en beheer & onderhoud binnen het budget? Wat is de balans van kosten en baten?

### Fase 1 (afgerond): verkenning van het speelveld

In de eerste fase van het onderzoek zijn de mogelijke oplossingen bekeken met behulp van een strategische milieueffectrapportage (MER). De vier hoofdalternatieven zijn uitgewerkt aan de hand van vier verschillende basisprincipes: Niet verbreden, Verbreden, Sorteren en Nieuwe verbindingen. Daarna is er een globale beoordeling gedaan van de hoofdalternatieven op vijf criteria (zie groene kader). Het voorlopig voorkeursalternatief (voorgenomen bestuurlijk standpunt) is bepaald op basis van de uitkomst van deze beoordeling.

### Fase 2 (gaat beginnen): verdere uitwerking voorkeursalternatief

De samenwerkende partijen streven ernaar in het najaar van 2009 te kiezen voor een voorkeursalternatief voor knooppunt Hoevelaken. Daarna wordt het voorkeursalternatief in detail uitgewerkt. Verschillende uitvoeringsvarianten worden dan in kaart gebracht. Gelijktijdig wordt effectenonderzoek uitgevoerd en worden maatregelen ter verzachting of compensatie bepaald. Sommige maatregelen zijn wettelijk verplicht (bijv. vanwege de wet Geluidhinder, maar ook wordt gekeken naar maatregelen om de barrièrewerking te verminderen voor mens en dier). Een onderdeel van de MER is daarnaast de uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief. In dit geval is het voorkeursalternatief aangevuld met extra maatregelen, zoals duurzaam materiaalgebruik, faunamaatregelen en een optimale landschappelijke inpassing.

### Vervolgprocedure

- ◆ De resultaten van fase 2 leiden tot een *Ontwerp-tracébesluit* en een daaraan gekoppeld *milieueffectrapport*: naar verwachting 2011.
- ◆ Na inspraak, overleg en advisering wordt vervolgens een *Tracébesluit* genomen: naar verwachting 2012.
- ◆ Daarna is het mogelijk *beroep* in te dienen bij de Raad van State.
- ◆ De *uitvoering* zal naar verwachting starten vanaf 2015.

### Zo is de procedure:

1. Startnotitie (2008)
2. Inspraak en advies
3. Fase 1 MER (2009)
4. Voorkeursalternatief (2009)
5. Fase 2 MER en Ontwerp-tracébesluit (2009-2011)
6. Inspraak
7. Tracébesluit (2012)
8. Beroep
9. Realisatie (2015)



## 3 De hoofdalternatieven uit fase 1 vergeleken

### De vier hoofdalternatieven

In de eerste fase van de studie naar knooppunt Hoevelaken zijn vier hoofdalternatieven onderzocht:

#### 1. Niet Verbreden

Uitgangspunt is dat er geen extra rijstroken komen op en om knooppunt Hoevelaken. Dit alternatief beperkt zich tot maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets en mobiliteitsmanagement uit het VERDERpakket.

#### 2. Verbreden

Er komen extra rijstroken op alle wegen van en naar het knooppunt en aanpassingen aan het knooppunt zelf. De doorstroming op het knooppunt zelf wordt verbeterd door maatregelen te treffen waardoor er minder kruisende verkeersbewegingen overblijven.

#### 3. Sorteren

Het regionale en doorgaande verkeer wordt gescheiden door een systeem met hoofdrijbanen en parallelrijbanen. Dit vermindert niet alleen het kruisende verkeer, maar verkleint ook de fileproblematiek, want het doorgaande verkeer heeft geen last van het verkeer dat wisselt van snelweg.

#### 4. Nieuwe Verbindingen

Via nieuw aan te leggen wegen wordt een deel van het verkeer om het knooppunt heen geleid. Daardoor wordt het knooppunt ontlast.

### De uitkomsten van fase 1

#### 1. Het alternatief *Verbreden* biedt de beste perspectieven

Extra rijstroken langs de bestaande wegen en aanpassingen aan het knooppunt zelf leveren een forse bijdrage aan een soepele verkeersafwikkeling die voldoet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. Ook op andere criteria (zoals kosten, inpassing en milieu) biedt 'Verbreden' meer kansen dan concurrerende alternatieven.

#### 2. Elementen van het alternatief *Sorteren* kunnen de moeite waard blijken

Over het geheel genomen scoort 'Sorteren' slechter dan 'Verbreden'. Dit komt vooral door het extra ruimtegebruik dat nodig is voor fysiek gescheiden hoofd- en parallelbanen. Hierdoor neemt ook de barrièrewerking toe en zijn er minder kansen om knelpunten te verminderen. Verkeerskundig gezien is het scheiden van doorgaand en regionaal verkeer een interessant idee. Daarom wordt in de tweede fase gezocht naar sorteervarianten die weinig ruimte kosten.

#### 3. Het alternatief *Niet Verbreden* is onvoldoende toereikend om zelfstandig de problematiek op te lossen

De verkeersdoorstroming wordt met dit alternatief beperkt verbeterd, maar niet in voldoende mate om de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit te bereiken. De regionale maatregelen uit het VERDERpakket, die als onderdeel van het alternatief Niet Verbreden zijn onderzocht, bieden echter wel oplossingen voor een aantal regionale bereikbaarheidsopgaven. Het ligt daarom voor de hand deze maatregelen mee te nemen als onderlegger voor het voorkeursalternatief.

4. Het alternatief *Nieuwe Verbindingen* valt af  
De aanleiding voor de planstudie is een bereikbaarheidsprobleem. Van het alternatief Nieuwe Verbindingen valt al in dit stadium met zekerheid te constateren dat dit alternatief het bereikbaarheidsprobleem niet zal oplossen. Bovendien scoort dit alternatief niet alleen op het verkeerscriterium maar ook op alle andere criteria slechter dan alle andere alternatieven. Het kost namelijk heel veel ruimte in vaak kwetsbare gebieden, overstijgt het budget vele malen waar weinig baten tegenover staan en er zijn geen tot weinig kansen voor inpassing.