

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Referentie:  
Datum: 16 februari 2010  
Betreft: Aanpassing Knooppunt Hoevelaken

Geachte Minister,

Over bovengenoemd onderwerp hebben wij U op 25 januari jl. en op 3 februari jl. brieven geschreven. Deze brieven zijn nog niet beantwoord. Echter de recente ontwikkelingen met betrekking tot het ontwerp van het knooppunt zijn dermate alarmerend dat wij menen U opnieuw te moeten benaderen.

### **Budget problemen**

De drie, bij het knooppunt betrokken gemeenten (Amersfoort, Leusden en Nijkerk), hebben tijdens een persconferentie op 31 januari jl. bekend gemaakt dat het budget voor de realisatie van het knooppunt (Euro 800 miljoen), volgens Rijkswaterstaat (RWS) Euro 150 à 300 miljoen te laag is. Dit bedrag geldt voor de minimale variant van het knooppunt, waarbij de aansluitingen van Hoevelaken op de A1 komen te vervallen en geen enkele van de door de gemeenten en de Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar (SHB&L) ingebrachte eisen en wensen kan worden gerealiseerd.

RWS kon of wilde geen inzage geven in de opbouw van het budget. Gezien het enorme verschil tussen het budget en de thans geschatte kosten was het volgens RWS ook niet meer zinvol om nog tijd te besteden aan het uitwerken van de ingebrachte eisen en wensen. Daarmee werd verder overleg over deze zaken dus abrupt en eenzijdig onmogelijk gemaakt.

De gemeenten hadden tot op dat moment gehoor gegeven aan het verzoek van RWS om alle informatie van het Bestuurlijk Overleg vertrouwelijk te houden, maar stelden dat zij daar in de gegeven situatie niet mee door konden gaan en nu het betrokken publiek en de lokale politiek dienden te informeren. Zij hebben tijdens de persconferentie ook aangegeven dat zij op deze wijze geen verdere bestuurlijke medewerking aan de totstandkoming van het Tracé besluit (TB) zouden kunnen geven, wat zij zeer betreunden, gezien de urgentie die bestaat om het bestaande verkeersknelpunt (File top 3) adequaat aan te passen.

### **Besluitvorming**

Ook de Stichting betreurt het zeer dat nu dreigt dat er een zeer slechte oplossing wordt gerealiseerd of dat er grote vertraging gaat ontstaan in het ontwerp en de besluitvorming voor het knooppunt, of beide. De Stichting heeft zich steeds zeer positief opgesteld en regelmatig bijdragen geleverd aan RWS om een knooppuntoplossing, met behoud van de A1 aansluiting van Hoevelaken en vermindering van de milieuproblemen, mogelijk te maken.

Het Stichtingsvoorstel (zie tekening 1) voor een “**3 in 1 oplossing** voor 1) verkeersproblemen, 2) leefbaarheidsproblemen en 3) bereikbaarheidsproblemen, is met RWS besproken en door deze als “technisch uitvoerbaar” gekwalificeerd. Het is echter nooit verder ontwikkeld, terwijl dat wel de opdracht was van de MER - commissie aan RWS, zoals in onze vorige brief is aangegeven. Het is voor de Stichting - en voor veel personen en instanties in de regio, inclusief de gemeentebesturen - onaanvaardbaar dat reeds nu ieder overleg over belangrijke inpassingen, milieueisen en verkeerskundige verbeteringen en behoud van A1 aansluitingen bruusk onmogelijk wordt gemaakt.

Gezien de nu ontstane situatie verzoeken wij U met klem om U persoonlijk meer in detail te informeren over de hierboven genoemde problematiek en maatregelen te nemen die ertoe leiden dat het ontwerp van het knooppunt voortvarend en compleet kan worden uitgewerkt en de besluitvorming geen verdere vertraging ondervindt.

#### **Inzicht in de kosten**

Er moet naar onze mening door RWS een volledig en geverifieerd inzicht komen in de kostenopbouw van het project en eventuele aanpassingen. Dan zal duidelijk worden wat de werkelijke kosten zijn van het geoptimaliseerde knooppunt, inclusief de realistische eisen en wensen die naar voren gebracht zijn (waaronder die van de Stichting). Pas als er een goede vergelijking is van de verschillende opties kan er een goed besluit worden genomen. In dat verband wijzen wij nog op het volgende: Een budget overschrijding van ongeveer 30 - 40%, zoals door RWS aangegeven kan natuurlijk nooit door bezuiniging alleen worden bereikt. Verbazingwekkend trouwens dat dit cruciale feit nu pas ter tafel komt!

#### **Voldoen aan minimum eisen**

Er zijn een aantal zeer dringende eisen en wensen genoemd door de Stichting, nl. behoud van de A1 aansluiting, geen turbo fly-overs rondom het knooppunt die veel lawaai en luchtverontreinigingen zullen veroorzaken voor het omgeving en de realisatie van tenminste één dive-under (onderdoorgang).

Uit eigen onderzoek van RWS blijkt dat de A1 aansluiting zeer relevant is voor doorstroming op zowel het hoofd- en het onderliggend wegennet en ongeveer evenveel wordt gebruikt als de A28 aansluiting bij Leusden (die niet ter discussie staat).

#### **Fly-overs zijn voor ons onaanvaardbaar**

In de plannen van RWS wordt gesproken over Turbo Fly-overs. Verder heeft RWS aangegeven dat op termijn nog een derde lus voor A28 Zuid naar A1 West verkeer nodig zal zijn. Dat betekent 3 niveaus fly-overs boven de reeds verhoogde A28 hetgeen resulteert in een totale hoogte van > 24 meter boven maaiveld! Aangezien geluidsschermen op Fly-overs nauwelijks effect hebben is deze oplossing voor het Knooppunt voor onze Stichting onaanvaardbaar.

In dit verband wijzen wij u erop dat Hoevelaken in het NO kwadrant van het Knooppunt ligt en daardoor al zeer zwaar belast wordt met geluidsoverlast en luchtvervuiling door de frequente Z-NW winden die > 270 dagen per jaar over ons dorp waaien. Om niet te spreken van de gekoppelde horizonvervuiling van dergelijke fly-overs vlak bij het natuurgebied Hoevelakense Bos.

#### **Fasere van de SHB&L “3 in 1” voorstel: Mogelijke oplossing voor het huidige budget problemen (zie tekening 2)**

Zoals echter al was aangegeven in onze vorige brieven is het probleem wellicht minder groot dan het schijnt, omdat de belangrijkste verkeersstagnatie ontstaat in de ochtendspits van verkeer A1 Oost naar A28 West (Utrecht). Wij hebben RWS en Uzelf in onze vorige brieven al in overweging gegeven om zo spoedig mogelijk verkeerskundig onderzoek uit te voeren om te verifiëren of onze voorstel een voldoende oplossing oplevert, die het mogelijk maakt om de andere voorziene verbindingen op een later moment te realiseren. Bedacht kan worden dat over tien jaar waarschijnlijk wel iets te merken is van de vergrijzing en de terugloop van arbeidsplaatsen en mogelijk ook van “road-pricing” indien daar in de toekomst steun voor komt. Daardoor wordt de 2-e fase mogelijk goedkoper en in ieder geval beter afgestemd op de dan ervaren verkeersstromen.

#### **Versterken van het project- management en ontwerpteam**

Naar onze mening is in het verleden keer op keer gebleken dat het RWS team te klein was om het project voortvarend te ontwikkelen en voor een goed overleg met de gemeenten en betrokken inspraakorganisaties te zorgen. Het kan toch niet zo zijn dat dit de voortgang van het project zou bepalen? In dit verband kan ook worden vermeld dat de presentatie van de Voorkeur Variant

inmiddels van november 2010 is uitgesteld tot midden 2011 terwijl er dus in het geheel geen alternatieven zullen worden onderzocht en berekend!

Het maken van goede afspraken met de gemeenten en de insprekende instanties over de mate van inzicht en verantwoording, die wordt gegeven door RWS over gekozen en verworpen deeloplossingen, zodat het vertrouwen in de goede gang van zaken betreffende de projectontwikkeling wordt hersteld en daarmee de voortgang van de besluitvorming optimaal wordt.

**Geachte Minister,**

Uit het bovenstaande zal het U duidelijk zijn dat onze Stichting zich positief opstelt en streeft naar een zo spoedig mogelijke realisatie van het verbeterde knooppunt, zodat de Nederlandse economie en de bevolking geen last meer hebben van dit verkeersinfarct. Dit kan en mag echter niet ten koste gaan van het welzijn van de bewoners van de regio, waarvoor wij ons inzetten. Ook goed om stil te staan bij het feit dat wij hier over aanpassingen praten die voor de komende 40 tot 50 jaar beeldbepalend zijn.

Een oplossing vraagt op de eerste plaats om een niet dogmatische opvatting over het bestaande (maar onjuist geschatte) budget. Onze regio heeft al twintig jaar te lijden van enorm veel sluipverkeer over het onderliggende wegennet en van geluidsoverlast en fijnstof. Zij wil daarvan worden verlost en wel zo spoedig mogelijk. Juist van uw gecombineerde ministerie verwachten wij begrip voor gerechtvaardigde milieueisen, naast goede verkeersoplossingen. Een realistisch – en niet een minimaal - budget is dan een eerste voorwaarde. Als dat er is worden ook de andere voorstellen die wij deden belangrijk.

Voor de goede orde sturen wij u hierbij een tekening van de volledige plan (Tekening 1) en de gefaseerde bouw van fase 1 (Tekening 2) van het knooppunt, zoals voorgesteld door de Stichting, voor uw nader onderzoek.

Hoogachtend,

R. Wesselingh  
Voorzitter

Bijlage: Voorstel SHB&L inzake Knooppunt Hoevelaken (volledige plan en fase 1)

Kopieën aan:

Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu  
Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht  
Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland  
College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amersfoort  
College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nijkerk  
Rijkswaterstaat t.a.v. Hr R. Schoofs, Hr S. Lahaye, Hr. G. Timmermans  
Commissaris van de Koningin Provincie Gelderland

# Voorstel voor reconstructie van Knooppunt Hoevelaken

## 3 in 1 oplossing voor 1. verkeersproblemen, 2. leefbaarheidsproblemen, 3. bereikbaarheidsproblemen

### Tekening 1 – Volledig Plan

### Tekening 2 – Fase 1

Volledig Voorstel SHB&L voor Knooppunt Hoevelaken

Voorstel SHB&L voor Knooppunt Hoevelaken **1e fase**

