

PLANSTUDIE HOEVELAKEN: PEILING EISEN EN WENSEN NIJKERK ZONDER GELUID

Van : Burgemeester en Wethouders Bijlage bij : Raadsinformatiebrief
no. 192566
Aan : gemeenteraad Bespreking : 13 september 2012
De Mening
Portefeuillehouder : Wethouder G.D. Horst

1. INLEIDING

Met de Minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) is in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO MIRT) van 30 mei 2011 de afspraak gemaakt dat voor het project Knooppunt Hoevelaken wordt ingezet op een zogenoemde marktconsultatie, waarbij zowel de planvorming als de uitvoering worden aanbesteed. Dit biedt de meeste kans op optimale oplossingen binnen het beschikbare budget. Daarvoor is nodig dat een pakket van eisen en wensen wordt vastgesteld met rijk en regio.

Wij hebben u hierover geïnformeerd met onze raadsinformatiebrieven van 21 juni 2011, 4 oktober 2011, 14 februari 2012, 10 juli 2012 en 15 augustus 2012. Daarnaast hebt u tijdens drie gezamenlijke bijeenkomsten voor de gemeenteraden van Amersfoort, Barneveld, Bunschoten, Leusden en Nijkerk en de leden van Provinciale Staten van Gelderland en Utrecht een mondelinge toelichting gekregen. Dit najaar zal een dergelijke bijeenkomst opnieuw gepland worden met als thema het concept regionale wensenpakket. U ontvangt hiervoor via uw griffie een uitnodiging.

Verder heeft uw raad over dit onderwerp moties aangenomen op 29 september 2011 (over een bijdrage van 1 miljoen) en op 26 april 2012 (over het thema geluid). Binnen het kader van die moties heeft ons college haar inzet voor het regionale programma van wensen bepaald op de diverse thema's. In de Mening Grondgebied van 12 april 2012 is deze inzet met u besproken en was er een breed draagvlak voor onze inzet. Inmiddels zijn we in een volgende fase gekomen.

In deze notitie worden de belangrijkste wensen beschreven die wij als college in willen brengen in het regionale wensenpakket en waar wij nog eisen willen inbrengen. Doel van deze notitie is bij u te peilen of u deze inzet deelt, zodat het college deze in kan brengen in de onderhandelingen over het regionale wensenpakket. De door u aangenomen moties van 29 september 2011 (bijlage 1) en 26 april 2012 (bijlage 2) zijn leidend geweest voor het bepalen van onze inzet. Aan de hand van de uitkomsten van deze opiniërende bespreking gaan wij de komende periode de onderhandelingen voor het Regionale pakket van Eisen en Wensen in.

Vervolgens geven wij u aan welke inspanningen we reeds gepleegd hebben om invulling te geven aan uw motie van 26 april jl. Daarnaast willen wij u informeren over de laatste stand van zaken ten aanzien van het tijdelijk afsluiten van de afrit Hoevelaken uit de richting Amsterdam als gevolg van het spoedwet A28. Ten slotte sluiten we af met het vervolgproces.

2. BEOOGD EFFECT

Met de bespreking in de Mening Grondgebied willen wij u betrekken bij de regionale onderhandelingen die moeten leiden tot een Regionaal Programma van Wensen ten behoeve van de planstudie Knooppunt Hoevelaken en de wijze waarop wij u uitvoering geven aan de moties van 29 september 2011 en 26 april 2012.

3. NIJKERKSE INZET VOOR REGIONAAL PAKKET IN DEZE FASE

Voor onze inzet onderscheiden wij de volgende categorieën, waarover wij binnen de regio, maar ook met het Rijk onderhandelen:

1. Onderdelen die nu nog geen eis zijn, maar dat wat ons betreft wel moeten worden opgenomen in de basis scope, of anderszins vastgelegd moeten worden in de finale bestuursovereenkomst;
2. Het kopen van een wensen, zodat het eisen worden (we kopen deze dan in tegen een afgesproken bedrag);
3. Regionale wensen.

3.1 NIJKERKSE INZET VOOR OPNAME IN DE BASIS SCOPE VAN HET PROJECT

Een aantal onderdelen in het project moeten wat ons betreft onderdeel uitmaken van de basisscope van de planstudie. Ons standpunt voor deze onderdelen is dan ook, dat ze moeten worden gefinancierd uit het Rijksbudget¹.

Mocht er tijdens de onderhandelingen tussen Rijk en Regio blijken dat het Rijk niet bereid is deze inzet over te nemen dan kan dit betekenen dat deze wensen alsnog aan het Regionale Programma van Wensen moeten worden toegevoegd.

Het Hoevelakense Bos: maximale grens voor aantasting

De geluidsschermen van Vathorst liggen vast als dwangpunt voor de uitbreiding van de A28. Dat betekent dat er aan Amersfoortse zijde zeer beperkt ruimte is om uit te breiden, er ligt nog wel een kleine groenstrook tussen de A28 en de schermen, die gebruikt gaat worden. Bij het toepassen van de standaard ontwerprichtlijnen zou dit betekenen dat de A28 tot zo'n 40 meter het Hoevelakense Bos in zou komen met een talud. Dat is voor Nijkerk een ongewenste situatie.

Dat is oplosbaar door het ontwerp slanker te maken middels een damwand, wat echter kostenverhogend werkt. Anderzijds heeft Rijkswaterstaat deels belang bij een minimale aantasting van het Hoevelakense Bos, omdat dit bespaart op boscompensatie, aankoop grond en uitplaatsing van het recreatiegebied Overbos voorkomt.

Onze inzet is dus: vastleggen in de eisen en de finale bestuursovereenkomst dat ter hoogte van het Hoevelakense Bos de A28 geen 40 meter richting het oosten uit mag breiden. Wij proberen daar de grens zo ver als technisch mogelijk is te verschuiven richting het westen. Het is ons standpunt, dat dit onderdeel is van de basisoplossing en dat wij hiervoor geen financiële bijdrage leveren.

Het open Landschap Arkenheem

Op dit moment is in het gebied tussen de aansluiting Nijkerk en de aansluiting Vathorst Corlaer aan de noordzijde van de weg sprake van een open landschap zonder geleiderail. Onze inzet is om die openheid te behouden en langs deze zone geen geleiderail toe te passen. Rijkswaterstaat wil op het deeltraject tussen aansluiting Nijkerk en de Watergoorweg een geleiderail toepassen omdat er anders een vrijwaringszone van 35 meter nodig is. Voor hen is dat een planologisch risico in verband met natura 2000 status van dit gebied.

Zicht op bedrijventerreinen

Langs de noordkant van de A1 zal het langs de kern Hoevelaken hoogstwaarschijnlijk noodzakelijk zijn om schermen te plaatsen om aan de nieuwe geluidsnormen te voldoen. Dat is vanuit leefbaarheid/geluidsoverlast ook wenselijk.

Het dossier Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving (een beeldkwaliteitsplan) geeft een visie op de inpassing van de wegen in het gebied. Dit dossier wordt onderdeel van het eisenpakket. In dit beeldkwaliteitsplan is nu nog niet opgenomen dat geluidsschermen langs de bedrijventerreinen Overhorst en Horstbeek op een of andere wijze doorkijk op het terrein geven. Vanuit economisch perspectief achten wij dat wel een eis. Wij gaan verder onderhandelen hoe deze eis kan worden vormgegeven met behoud van ruimtelijke kwaliteit. Voor de bedrijventerreinen De Flier en Arkerpoort is dit niet aan de orde, omdat hier volgens de eerste onderzoeksresultaten aan de wet geluidhinder kan worden voldaan met dubbellaags ZOAB.

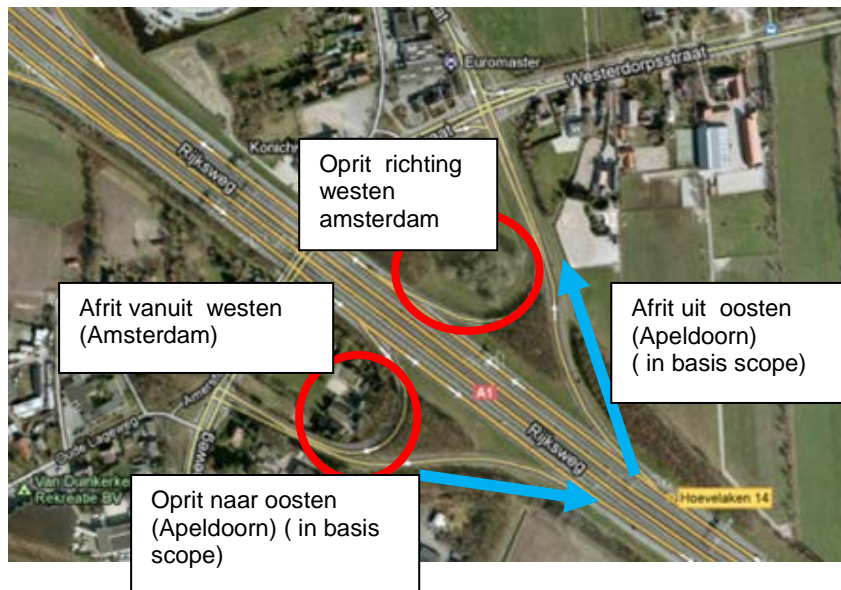
3.2 HET KOPEN VAN WENSEN ZODAT HET EISEN WORDEN

Het koppelen van een regionale bijdrage aan een wens, maakt de kans dat deze gerealiseerd wordt veel groter. Het is echter nog steeds geen garantie. Als de raming van een wens uitwijst, dat het aankopen een reële optie is en als de wens de hoogste prioriteit heeft, is het in overweging te nemen om deze te kopen tegen een vooraf overeengekomen bedrag.

¹ Zoals we u eerder geïnformeerd hebben is eerder de toe- en afrit A1 Hoevelaken van en naar Apeldoorn eerder in het eisenpakket opgenomen, zonder dat wij daarvoor investeringen hoeven te plegen.

Behoud van de toe- en afritten A1 Hoevelaken van en naar Amsterdam (west)

De provincie Gelderland heeft het voornemen om €5 miljoen ter beschikking te stellen voor het behoud van de op- en afrit A1 van en naar Amsterdam (rode cirkels). De Nijkerkse bijdrage van €1 miljoen is voorsnog niet gekoppeld aan het behoud van één specifieke richting. In het coalitie akkoord van de provincie Utrecht is opgenomen, dat €10 miljoen wordt gereserveerd voor dit project, waarbij de aansluiting Hoevelaken als belangrijk onderdeel wordt genoemd. De provincie Utrecht heeft haar bijdrage voorsnog niet op specifieke wensen gezet.



De regionale partijen in dit proces hechten allen zwaar aan het volledige behoud van de A1 aansluiting Hoevelaken, dus zowel in de richting Apeldoorn als Amsterdam. Om die reden hebben wij gezamenlijk laten berekenen, wat het kopen van deze toe- en afrit kost, zodat de aansluiting op de A1 in beide richtingen behouden blijft. De raming is dat dit op een bedrag van maximaal €12 miljoen komt inclusief grond en afkoop toekomstige beheerlasten. Bij "aankoop" van een wens is het de inzet de raming gedetailleerder te maken, zodat de aansluiting wordt aangeschaft voor een vast bedrag en zonder uitvoeringsrisico's.

Gezien de positieve effecten voor leefbaarheid en bereikbaarheid op het onderliggend wegennet is onze inzet dat Nijkerk haar €1 miljoen beschikbaar stelt voor het kopen van de op- en afrit A1 Hoevelaken Amsterdam. Als de provincie Utrecht bereid is net als de provincie Gelderland €5 miljoen beschikbaar te stellen en als Amersfoort eveneens €1 miljoen beschikbaar stelt, wordt het kopen van deze regionale wens een haalbare optie en kan deze worden opgenomen in het eisenpakket.

Bereikbaarheid Station Hoevelaken: verbreding viaduct Stoutenburgerlaan

In 2009 is bestuurlijk overeengekomen tussen Rijkswaterstaat Utrecht en de gemeente Nijkerk, dat indien de A1 wordt uitgebreid naar 2*4 rijstroken en daardoor het bestaande viaduct Stoutenburgerlaan en de nieuwe voetgangersbrug gesloopt zouden moeten worden, de gemeente Nijkerk de kosten voor de sloop van de voetgangersbrug naast het viaduct zou dragen. Om die reden is bij de bouw van station Hoevelaken een loopbrug voorzien, die in principe een tijdelijk karakter heeft. Dat bespaart zowel bij bouw als sloop.

Vervolgens zou een nieuw te bouwen viaduct over de A1 niet alleen verlengd worden (omdat de overspanning van 2*2 naar 2*4 banen gaat), maar ook breder worden: 1 meter meer voor fietsers en 2 meter meer voor voetgangers (dit ter vervanging van de loopbrug).

De investering voor het kopen van een viaduct van 3 meter breder dan in de basis scope is voorzien, wordt geraamd op €1 tot 1.2 miljoen inclusief BTW en exclusief afkoop beheerlasten. De provincie Gelderland is

in principe bereid maximaal 1.25 miljoen voor deze maatregel voor haar rekening te nemen, mits de bijdrage vergelijkbaar is met die van Nijkerk.

Onze inzet op dit onderwerp is als volgt:

- Afspraken maken met Gelderland over de kostenverdeling;
- Nadere afspraken maken over de definitieve prijs en voorwaarden voor de aankoop van een breder viaduct met Rijkswaterstaat.

3.3 WENSEN

Aansluiting Hoevelaken van en naar Utrecht (via het Knooppunt)

De verkeersstroom van en naar het westen (Amsterdam) is het grootst voor de aansluiting Hoevelaken, kort daarop gevolgd door de richting van en naar Utrecht.

We hebben onderzocht of de verbinding via de verdubbelde Energieweg/Hogeweg zou voldoen als de directe aansluiting Hoevelaken-A28 Utrecht verdwijnt. In de huidige situatie is dit ook de meest gebruikte route. In principe leidt dit tot een acceptabele doorstroming, maar het blijft wenselijk om de mogelijkheid van 2 mogelijkheden voor de route Hoevelaken-Utrecht te behouden. Daarom blijft deze als wens in het regionale wensenpakket opgenomen. Deze wens wordt geraamd op een bandbreedte van € 20-25 miljoen euro.

Aansluiting Hoevelaken-Zwolle

De verkeersstroom tussen de kern Hoevelaken en de A28 richting Zwolle is vergeleken bij de verkeersstromen naar Amsterdam en Utrecht zeer beperkt. Het gaat hier om minder dan 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Daar staat tegenover, dat de aanleg van deze extra verbindingsboog vanaf de oprit A1 Hoevelaken naar de A28 relatief veel ruimte vraagt in het gebied tussen het nieuwe Knooppunt en de bestaande Nijkerkerstraat. Om die reden overwegen wij deze wens te laten vervallen. Het onderliggend wegennet kan deze verkeersstroom opvangen via de aansluiting Vathorst-Corlaer. Deze wens is geraamd op een bedrag van € 3,5-4,5 miljoen.

Knooppunt Hoevelaken: dive unders in plaats van fly overs

De Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar heeft aan de wieg gestaan van een ontwerp, waarbij op het Knooppunt geen fly-overs, maar zogenaamde dive-unders worden gemaakt.

De verwachting is dat de geluidsoverlast daarmee vermindert ten opzichte van het basisontwerp. De meerkosten voor dit ontwerp zijn geraamd op 20-22 miljoen euro. De gemeente Nijkerk blijft inzetten op behoud van deze wens in het pakket, maar is daarin wel de enige partij in de regio.

In de richtlijnen MER is overigens opgenomen, dat Rijkswaterstaat deze variant mee moet wegen in de Milieu Effect Rapportage.

Ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers bij de aansluitingen Westendorpstraat en Hogeweg

Gezien het verkeersveiligheidsbelang van met name scholieren, is het onze wens om fietstunnels te realiseren onderaan de toe- en afritten bij de Westendorpstraat en de Hogeweg. Referentie voor deze tunnels zijn de fietsonderdoorgangen die de provincie Utrecht recentelijk heeft gerealiseerd bij de afrit A28 Leusderweg (parallel aan de Dodeweg). De kosten per tunnel zijn geraamd op een bandbreedte van € 8,5-9,5 miljoen euro per tunnel. Deze wensen worden regionaal onderschreven door Nijkerk, Amersfoort en Leusden (voor de fietstunnel Hogeweg).

4. UITVOERING MOTIE M2 VAN 26 APRIL 2012 OVER BOVENWETTELIJKE MAATREGELEN VOOR GELUID

De nieuwe wet geluidhinder zal bij dit project van toepassing zijn (SWUNG). De minister van Infrastructuur en Milieu heeft als kader voor dit project meegegeven, dat in de basis scope wordt voldaan aan het wettelijk minimum voor milieu en dit geluid. Alles wat bovenwettelijk is, is voor rekening van de regio. Over dit principe zijn geen onderhandelingen mogelijk tussen het rijk en de regio.

In het project is voorzien in geluidsschermen en dubbellaags ZOAB op het Knooppunt en aanpalende wegen (definitieve traject nog te bepalen). Ook zullen er veel schermen worden opgehoogd en veel nieuwe schermen worden geplaatst. Op dit moment is Rijkswaterstaat een onderzoek aan het uitvoeren naar geluidsmaatregelen die noodzakelijk zijn in het referentieontwerp. De wet SWUNG bepaalt dat woningen een geluidsniveau tussen de 50 en 56 dB mogen hebben na reconstructie.

Nieuw ten opzichte van de oude wet geluidhinder is wel dat dit gehandhaafd moet worden, dus dat het geluid niet sluipenderwijs mag toenemen.

Eisen in SWUNG

In de nieuwe Wet Geluidhinder staat waardes toe variërend van 50-65 dB. Als het geluid hoger dan 65 dB is, moeten er dus maatregelen worden genomen. Eerst aan het wegdek, voldoet dat nog niet, dan schermen. Bij schermen wordt wel het zogenaamde doelmatigheids criterium toegepast: als het een hoge investering vergt voor een klein aantal inwoners, wordt een hogere grenswaarde toegestaan. De provincie Gelderland heeft voor haar wegen een "Actieplan geluid" opgesteld waarin 63dB als plandrempeel is vastgesteld.

Indachtig uw motie van 26 april hebben wij met Amersfoort en Leusden een onderzoek uit laten voeren wat de investering zou zijn om in het totale plangebied 50 dB te realiseren (het principe van "gelijke monniken gelijke kappen"). Dit onderzoek wijst uit dat de meerkosten van het toepassen van 50dB voor alle woningen in het plangebied zeer hoog zijn. Alleen de kale bouwkosten zijn meer dan € 185-195 miljoen. Daar komen nog plankosten, verwervingskosten afkoop beheerlasten en procedurekosten bij, wat inhoudt dat het naar verwachting minimaal 250 miljoen euro kost om deze wens toe te passen, oplopend tot een mogelijke verdubbeling van de totale investeringen aan het project.

Als vervolgactie op deze studie hebben wij daarom opdracht gegeven om een onderzoek uit te voeren wat de investeringen zijn om overall max 62 dB toe te passen en wat het kost om overall 60 dB te realiseren. De verwachting is, dat dit nog steeds tot (te) hoge kosten leidt, maar deze geluidscontourenkaart zou dan wel een indicatie kunnen geven waar knelpunten ontstaan, zodat we gericht maatwerk toe gaan passen en in het wensenpakket opnemen. Ook hier zal ons college afwegen, waar een euro het meest doelmatig wordt besteed, dus waar bereiken we de meeste geluidsreductie voor onze euro's.

De eerste resultaten van geluidsonderzoeken geven een tendens aan dat voor een groot deel van de woonkernen het geluidsniveau overigens onder de 55 dB komt te liggen. In de volgende peiling zullen wij u informeren over hoe we deze werkwijze verder uitgewerkt hebben.

5. ZIJN ER OOK KANTTEKENINGEN TE PLAATSEN?

Het Regionale pakket van Eisen en Wensen wordt samengevoegd met het Rijkspakket van Wensen

In de komende periode zal duidelijk worden welke wensen de partners in de regio hebben voor de planstudie. De provincie Utrecht coördineert het proces dat moet leiden tot een Regionaal pakket van Eisen en Wensen dat, samen met de regionale cofinanciering, de basis is voor de regionale inbreng in de planstudie. Er kunnen tegengestelde belangen/wensen zijn bij de regiopartners waardoor we mogelijk op onderdelen water bij de wijn moeten doen.

Ook het Rijk heeft aanvullende wensen voor de planstudie. Samen met het Regionale pakket van Eisen en Wensen wordt het Rijkspakket van Eisen en Wensen beschreven in de finale bestuursovereenkomst (BOK2). Het is op voorhand duidelijk dat in de marktconsultatie niet alle wensen gehonoreerd gaan worden. Daarom zal het eindresultaat van de onderhandelingen leiden tot een pakket van wensen die geprioriteerd zijn. Inschrijvende partijen moeten zonder meer aan het pakket van Eisen voldoen. In het pakket van Eisen wordt in ieder geval het sobere basispakket opgenomen.

Er is een groot verschil tussen regionale wensenlijst en beschikbare bijdragen

Zoals het er nu naar uitziet zal de regionale bijdrage ergens rond de 31 miljoen euro uitkomen. Er ligt een lijst aan gezamenlijke ambities, die dit met een factor 4-6 overschrijden en dat is dan nog zonder geluidswensen.

Dit betekent dat honoreren van wensen afhankelijk is van het aanbestedingsvoordeel. Dat aanbestedingsvoordeel wordt geschat tussen de 80 en 150 miljoen euro. Deze werkwijze impliceert overigens omgekeerd, dat iedere eis, die in de basis scope komt, zonder dat een financiële bijdrage meekomt het budget van de wensen 'opsnoept'.

Het Wegaanpassingsbesluit A28 heeft weerslag op de bestuurlijke samenwerking

Als regio hebben we met dit proces al veel bereikt, zo is het behoud van de aansluiting Hoevelaken van en naar Apeldoorn geregeld en hebben we afspraken kunnen maken over sociale veiligheid van fietstunnels.

Tegelijkertijd vindt op dit moment de afronding van het Wegaanpassingsbesluit A28 plaats. Het lijkt de richting op te gaan waarbij de afrit A1 Amsterdam tijdelijk afgesloten wordt, totdat het Knooppunt is uitgebreid. Dat is noodzakelijk, omdat de boog vanuit A28 Utrecht naar Apeldoorn verdubbeld wordt en het uitvoegende verkeer uit de richting A1 Amsterdam dan twee rijbanen over moet steken over zeer korte afstand van minder dan 300 meter. Dat is te gevaarlijk.

Bestuurlijk stellen wij alles in het werk om deze tijdelijke afsluiting te voorkomen. Mocht het Wegaanpassingsbesluit verbreding A28 ongunstig voor ons aflopen, zal dit leiden tot een afsluiting van deze afrit voor een periode van ca. 5 jaar. Deelname aan het project Knooppunt Hoevelaken en het ondertekenen van de finale bestuursovereenkomst, biedt ons de mogelijkheid de aansluiting op de A1 van en naar Amsterdam 'terug te kopen'. Wij kopen dan een ongelijkvloerse en opgeschoven op- en afrit, zodat deze weefbeweging wordt opgeheven. Dat verklaart ook de investering van het behoud van de toe- en afrit A1 Hoevelaken van en naar Amsterdam. De aansluiting Hoevelaken is dan weer volledig na reconstructie van het Knooppunt Hoevelaken.

6. VERVOLGPROCES

Binnen dit speelveld van afweging tussen zorgvuldigheid en betrokkenheid van volksvertegenwoordigingen en voortgang in het project, hebben wij een concept planning voor bestuurlijke besluitvorming en consultatiemomenten voor uw raad opgesteld. Het vervolgproces ziet er als volgt uit. Deze planning is afhankelijk van voortgang van onder andere de definitieve geluidsgegevens en het tijdig gereed komen van ramingen en onderzoeken naar de staat van viaducten. Het is dus een indicatieve planning.

Datum	Vergadering	onderwerp	agendering	Collegebesluit
13 sept 2012	De Mening GR	Concept Pakket van Regionale Wensen (groslijst) zonder geluid en zonder onderlinge weging.	Opiniërende bespreking, geen besluit. Doel van de bespreking is richtinggevende uitspraken van uw raad te krijgen voor het samenstellen van het regionale pakket.	4 sept. 2012 (nazending)
8 nov 2012	De Mening GR	90% versie Pakket van Regionale wensen met onderlinge weging, inclusief geluid	Opiniërende bespreking, geen besluit. Doel van de bespreking is richtinggevende uitspraken van uw raad te krijgen voor het samenstellen van het regionale pakket.	23 okt. 2012 Bundel: 24 okt 2012
7 feb 2013 Of uitloop naar maart 2013	De Mening GR	Finale Bestuursovereenkomst met onderliggende documenten	Vorbereiding Besluit	15 jan 201 (of uitloop naar februari 2013)
14 feb 2013 of uitloop naar maart 2013	Besluit	Finale Bestuursovereenkomst met onderliggende documenten	Besluitvorming	15 jan 2013 (of uitloop naar februari 2013)

Bijlagen

1. Moties d.d. 29 september 2011 en 26 april 2012 over het Knooppunt Hoevelaken.
 2. Overzichtskaart regionale wensen
-

Bijlage 1 Moties dd 29 september 2011 en 26 april 2012



ChristenUnie  Streeklieft
Godsdienst
Gemeente

MOTIE

Volgnummer: 2

Status: Aangenomen met de stem tegen van het CDA

Onderwerp : **Financiële Bijdrage Reconstructie Knooppunt Hoevelaken**

De raad van de gemeente Nijkerk in vergadering bijeen op 29 september 2011;

Constateerende:

dat het realiseren van een toereikende basisoplossing voor de reconstructie van het Knooppunt Hoevelaken en de betrokken Rijkswegen een verantwoordelijkheid is van de Rijksoverheid en dat daarvoor landelijk voldoende middelen vrijgemaakt dienen te worden;

dat er in plaats van de uitwerking van een voorkeursvariant, direct een aanbesteding zal plaatsvinden op basis van een pakket van eisen en wensen en een beschikbaar budget;

dat het beschikbare budget van 800 miljoen euro ontoereikend lijkt voor een adequate basisoplossing;

dat in het belang van de omliggende gemeenten en hun inwoners en bedrijven door een te beperkte basisoplossing geen verkeersdruk mag worden afgewenteld op het omliggende provinciale en gemeentelijke wegennet met sterk nadelige gevolgen voor leefbaarheid en bereikbaarheid;

dat het van belang is om bovenop de basisoplossing het openhouden van de op – en afritten op de A1 te kunnen realiseren;

dat er vanuit de betrokken gemeenten en de Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar voorstellen zijn gedaan om de extra wens van het openhouden van de op –en afritten van de A1, voor maximaal 30 miljoen euro aanzienlijk goedkoper te realiseren dan de geraamde 70 miljoen euro in de variant van Rijkswaterstaat;

dat er vanuit de gemeente Nijkerk bereidheid bestaat om aan de financiering van het openhouden van de aansluitingen op de A1 een financiële bijdrage te leveren als dat behalve door de Provincie Utrecht ook gebeurt door de Provincie Gelderland en de gemeente Amersfoort;

dat het wenselijk is om deze bereidheid tot financiering uit te spreken en daarvoor vast een bedrag te oormerken;

dat het noodzakelijk is dat het openhouden van de aansluitingen op de A1 worden betrokken bij het programma van eisen voor de komende aanbesteding;

dat het college van B&W de programmabegroting 2012 al heeft vastgesteld;

Spreekt uit:

1. Bij de behandeling van de programmabegroting 2012 een bedrag van 1 miljoen euro, 50% ten laste van de Reserve Investerings Nijkerkse Samenleving (RINS) en 50% ten laste van het GVVP, te reserveren als toekomstige bijdrage van de gemeente Nijkerk aan de dekking van de extra kosten voor het openhouden van de op- en afritten op de A1. Dit onder de voorwaarde dat naast de Provincie Utrecht ook door de Provincie Gelderland en de gemeente Amersfoort wordt bijgedragen in deze extra kosten.

Verzoekt het college:

1. Met de gemeente Amersfoort en de Provincie Gelderland in overleg te treden om te komen tot een gezamenlijke bereidheid tot medefinanciering van de extra wens voor het openhouden van de op- en afritten op de A1.
2. Gezamenlijk met de betrokken Provincies, gemeenten en bedrijfsleven bij de Minister van Infrastructuur en Milieu te pleiten voor een toereikend budget voor een toekomstvast basisoplossing voor de reconstructie van knooppunt Hoewelaken waarbij naast de economische belangen ook de toekomstige leefbaarheid gebaat is.

en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening:
De fractie van de
VVD

B. van der Woerd

De fractie van de
CU-SGP

H. Rozema



POSITIEVE
PLAATSELIJKE
POLITIEK



MOTIE

Volgnummer: M2

Status: Aangenomen met de stem tegen van het CDA

Onderwerp: Reconstructie Knooppunt Hoevelaken en de verbetering van de leefbaarheid

De raad van de gemeente Nijkerk, in vergadering bijeen op 26 april 2012,

Overwegende dat

1. de leefbaarheid, en daarmee de gezondheid voor velen in Nijkerk, met name in Hoevelaken, Holkerveen en de landelijke gebieden daaromheen zeer onder druk staan als gevolg van de geluidsoverlast en luchtverontreiniging door het toenemende autoverkeer op de snelwegen en onder nog grotere druk komen te staan als gevolg van de nu te plannen reconstructie van het knooppunt;
2. de Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar de gevolgen van een en ander zeer inzichtelijk heeft gemaakt en met voorstellen is gekomen om de milieuoverlast terug te dringen en de verschillende overheden, mede namens veel inwoners, om adequate maatregelen heeft gevraagd om de overlast terug te dringen;
3. de overheid het belang van het terugdringen van geluidsoverlast en fijnstof onderschrijft, bv. in de inmiddels door het parlement vastgestelde 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte': **'Nationaal belang punt 8: het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast'**;
4. de rijksoverheid bij de in behandeling zijnde nieuwe wetgeving rondom geluid als voorkeurswaarde 50 dB aangeeft;
5. het gezien de door het Rijk onderschreven belang van het verbeteren van de milieukwaliteit en het realiseren van een voorkeurswaarde van 50 dB logisch is dat de bekostiging van milieumaatregelen in het basisontwerp worden opgenomen;
6. RWS echter werkt aan het opstellen van een basisvariant voor de reconstructie van knooppunt Hoevelaken, de toeleidende wegen en de op- en afritten, uitgaande van wat wettelijk noodzakelijk is, wat qua belasting neer zou komen op 65 dB of meer;
7. RWS samen met de regionale partners werkt aan het in kaart brengen van de eisen voor de basisvariant en wensen voor bovenwettelijke maatregelen ten behoeve van het terugdringen van milieuoverlast en het verbeteren van de bereikbaarheid van de omliggende regio, maar dat tot op heden de eisen niet duidelijk zijn;
8. de Rijksoverheid verlangt dat voor bovenwettelijke wensen vanuit de regio (gemeenten en provincies) ook middelen beschikbaar gesteld worden;
9. dat de gemeente Amersfoort en de provincie Utrecht ieder € 10 miljoen ter beschikking willen stellen, Nijkerk € 1 miljoen ter beschikking heeft gesteld ten behoeve van de bereikbaarheid van Hoevelaken via de aansluitingen op de A1 en dat ook de provincie Gelderland bereid lijkt extra geld beschikbaar te willen stellen;

10. een stevige lobby op provinciaal en landelijk niveau noodzakelijk blijft om de leefbaarheid en bereikbaarheid van Nijkerk in het belang van inwoners en bedrijfsleven in het basisontwerp te krijgen.

Verzoekt het college

1. al het mogelijke te doen om de leefbaarheid in het invloedgebied rondom knooppunt Hoevelaken te verbeteren, waarbij onder andere de voorstellen van SHB&L een belangrijke rol dienen te spelen;
2. al het mogelijke te doen om de overlegpartners in dit dossier te overtuigen dat zowel de maatregelen voor leefbaarheid als bereikbaarheid van Nijkerk thuishoren in de basisvariant;
3. de raad over de voortgang regelmatig te informeren en tijdig aan te geven wanneer alsnog besluitvorming over het beschikbaar stellen van een extra bijdrage door de raad van Nijkerk noodzakelijk is om de prioritering in het programma van wensen nog te kunnen beïnvloeden.

Spreekt uit dat

1. wanneer blijkt dat het onmogelijk is om beide aspecten (leefbaarheid en bereikbaarheid) volledig in het basisontwerp onder te brengen, hij bereid is naast middelen voor bereikbaarheid ook extra middelen uit te trekken om de leefbaarheid voor de inwoners, bedrijfsleven en recreanten van onze gemeente te verbeteren (waaronder het streven om het geluidsniveau naar 50dB terug te brengen) om daarmee een zo hoog mogelijke prioritering op de wensenlijst van bovenwettelijke maatregelen te kunnen realiseren;
2. de leden en partijen uit onze raad, naast het overleg dat al gevoerd wordt, hun inspanningen naar landelijke en provinciale collega's zullen intensiveren ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid rond het verkeersplein en de op- en afritten.

En gaat over tot de orde van de dag

Namens de fracties van
PROgressief 21

VVD

Lokaal Belang

J.S. Duijnhouwer

B. van der Woerd

A. Klompenhouwer

PPP

ChristenUnie-SGP

P.M.C. van der Hurk-van Loozen

H. Rozema

**Bijlage 2: groslijst regionale wensen
(losse kaart op A3 formaat)**

