



Aanvangsbeslissing knooppunt Hoevelaken

Contactpersoon

-

Doorkiesnummer

-

Datum

Bijlage(n)

-

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2008/4996

Uw kenmerk

-

Onderwerp

Aanvangsbeslissing knooppunt Hoevelaken

Gelet op artikel 2 tweede lid en derde lid, van de Tracéwet, neem ik hierbij in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), de beslissing een aanvang te nemen met de procedure om te komen tot capaciteitsverbeterende maatregelen op het knooppunt Hoevelaken.

Verkorte Tracéwetprocedure

Op dit project is de verkorte Tracéwetprocedure zoals bedoeld in hoofdstuk 3 Tracéwet van toepassing, omdat het in het geval van het knooppunt Hoevelaken gaat over het uitbreiden van een al bestaande autosnelweg.

Beoogde scope

Ten behoeve van de planstudie beschouw ik een capaciteitsuitbreiding en een verbetering van de verkeersafwikkeling op het huidige knooppunt Hoevelaken als de voorgenomen activiteit. Het knooppunt Hoevelaken vormt de kruising tussen de A28 en de A1. Aangezien de problematiek op het knooppunt het gevolg is van verkeersstromen in een groter gebied wordt in deze studie de A28 van iets ten zuiden van de aansluiting Maarn tot de aansluiting Nijkerk betrokken en de A1 van de aansluiting Bunschoten tot de aansluiting met de A30 nabij Barneveld. Er is op dit moment geen eenvoudige oplossing te bedenken voor het knooppunt Hoevelaken. De studie wordt daarom in twee fasen opgedeeld. In de eerste fase worden door het onderzoeken van vier hoofdalternatieven de uitersten van de mogelijke oplossingsrichtingen verkend. Op basis van de

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171

Fax 070 - 351 7895

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl



onderzoekresultaten wordt in de eerste fase een realistisch en betaalbaar voorkeursalternatief uitgewerkt. Het voorkeursalternatief wordt verder uitgewerkt in de tweede fase van de studie, waarin gedetailleerd wordt onderzocht wat de effecten zijn en welke maatregelen getroffen kunnen of moeten worden om negatieve effecten te verminderen of te compenseren.

Waarom een planstudie

- Ik concludeer op basis van de "MIT-verkenning/Netwerkanalyse Regio Utrecht" (Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht, 11 september 2006) dat er sprake is van een bereikbaarheidsprobleem op het knooppunt Hoevelaken.
- Ik concludeer op basis van de aanvullende verkenning HWN/OWN (Verkeerskundig onderzoek voor het Utrechtse hoofd- en onderliggend wegennet, de A2 ½ en de A30 fase 1) dat er knelpunten liggen op het knooppunt Hoevelaken.
- Ik concludeer op basis van de gemaakte afspraken, vastgelegd in de bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht van 13 november 2006 dat er voldoende zicht is op financiering van de voorgestane alternatieven.
- Ik concludeer dat een planstudie past in het kader van het besluit van het kabinet van 25 augustus 2006 om in het Noordvleugelprogramma twee gebiedsgerichte en integrale MIRT-planstudies te starten: een MIRT-planstudie voor het gebied rondom de snelwegen die samen de Ring Utrecht vormen en een MIRT-planstudie voor het gebied rondom de driehoek Amersfoort-Hilversum-Utrecht (A1-A27-A28). Tezamen met de planstudie Ring Utrecht, die tegelijkertijd van start gaat, zijn er nu totaal vier planstudies gestart in dit gebied in dit kader (in navolging van de A27/A1 Utrecht-noord-knooppunt Eemnes-knooppunt Hoevelaken en de A28 Utrecht-Amersfoort). Alle vier de studies kennen een onderlinge samenhang.
- Ik concludeer dat uitvoering wordt gegeven aan het advies van de regio Utrecht om de ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken zo spoedig mogelijk in studie te nemen. Tijdens het bestuurlijk MIRT overleg van 28 oktober jl. is afgesproken dat zowel de startnotitie knooppunt Hoevelaken als de startnotitie ring Utrecht nog voor eind 2008 voor inspraak worden vrijgegeven.

Bevoegd gezag

In het geval van knooppunt Hoevelaken zal het Tracébesluit door beide ministers worden vastgesteld. Hieraan liggen de volgende afwegingen van de minister van VROM ten grondslag:

- Vanwege het belang van ruimtelijke inpassing in het landelijk en stedelijk gebied langs en rondom het knooppunt Hoevelaken
- Vanwege het voorkomen en zo mogelijk verbeteren van negatieve milieueffecten (met name geluid en luchtkwaliteit)



- De te onderzoeken alternatieven kunnen van invloed zijn op de omliggende nationale landschappen en Natura 2000 gebieden.

Deze studie heeft een uniek karakter omdat er zowel oplossingen op het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet in samenhang worden bestudeerd. Samen met de minister van VROM, zal ik de besluiten nemen voor die delen die vallen onder de Tracéwet. Voor de onderdelen die vallen onder de Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn ofwel de Provincie Utrecht ofwel betrokken gemeenten het Bevoegd Gezag. In deze studie zal maximaal worden samengewerkt, maar elke partij behoudt zijn formele bevoegdheid.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT



Ir. Camiel Eurlings