

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2102

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *knooppunt Hoevelaken en de aansluiting A1/A30* (ingezonden 23 februari 2011).

Antwoord van minister **Verhagen** (Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) (ontvangen 4 april 2011).

Vraag 1

Is het waar dat er een financieel tekort bestaat bij het project herinrichting van knooppunt Hoevelaken van 150 à 300 mln. en dat aan de regio is meegedeeld dat u van mening bent dat de afslag Hoevelaken kan verdwijnen?

Antwoord 1

Voor de aanpassingen aan het Knooppunt Hoevelaken en de aanliggende wegvakken is een referentieontwerp gemaakt. De basis voor dat ontwerp is het Voorkeursalternatief, dat eind 2009 in bestuurlijk overleg met de regio is afgesproken. De raming van dit ontwerp blijkt inderdaad fors hoger te liggen dan het beschikbare budget. Inmiddels wordt met behulp van Value Engineering bekeken welke ontwerputgangspunten en functionaliteiten behouden moeten/kunnen worden, en waarop concessies moeten/kunnen worden gedaan. De regiopartijen zijn voor dit proces uitgenodigd. Ik weet dat met name de gemeenten Amersfoort en Nijkerk sterk opteren voor behoud van de aansluiting Hoevelaken. Deze aansluiting ligt echter op heel korte afstand van het knooppunt Hoevelaken. Na de noodzakelijke aanpassingen aan het knooppunt is er voor de gebruikers van een aansluiting Hoevelaken op de huidige locatie te weinig weglengte (200 meter) om meerdere rijstroken op te kunnen schuiven om zodoende de gewenste rijrichting op te gaan. Dat levert een verkeersonveilige situatie op, die bovendien gevoelig is voor congestie. Om dit probleem op de huidige locatie op te lossen zijn meerdere kunstwerken nodig. Daardoor wordt handhaving van de aansluiting op de huidige locatie erg kostbaar. Dit wordt momenteel geraamd op € 70 mln (een «normale» aansluiting kost € 20–25 mln). In het referentie-ontwerp is om deze reden geen aansluiting Hoevelaken opgenomen.

Vraag 2

Kunt u toelichten hoe deze forse overschrijding is ontstaan?

Antwoord 2

In de uitwerking van het Voorkeursalternatief hebben eisen van technische, verkeerskundige en verkeersveiligheidsaard geleid tot een (veel) uitgebreider ontwerp dan was voorzien bij de vaststelling van het Voorkeursalternatief. Vooral de situatie op de A28 bij Amersfoort is complex. Hier zitten vier aansluitingen en het knooppunt dicht op elkaar, wat veel wevend verkeer oplevert. Daarom is in het referentie-ontwerp een robuuster verkeerssysteem met hoofd- en parallelbanen (extra kunstwerken) opgenomen.

Vraag 3

Kan hieruit worden afgeleid dat u afstand neemt van de mening van uw ambtsvoorganger dat er voldoende redenen zijn om de afslag Hoevelaken te behouden?

Antwoord 3

In 2000 is het zogenaamd Vathorst-convenant getekend door regio en rijk. In dat convenant staat dat de aansluiting Hoevelaken gesloten wordt. In mei 2009 heeft mijn ambtsvoorganger (bij de opening van de aansluiting Vathorst) gezegd dat het openhouden of afsluiten van de aansluiting Hoevelaken afhangt van de variant die in de planstudie Knooppunt Hoevelaken wordt gekozen. Hij heeft ook gezegd dat als de regio de aansluiting open wil houden, de regio dat moet aangeven. In het BO MIRT van november 2009 is door regio en rijk afgesproken dat in de 2^e fase van de planstudie Knooppunt Hoevelaken onderzocht zal worden of de aansluiting Hoevelaken behouden kan blijven. Uit dat onderzoek blijken de gegevens waarop ik mijn standpunt heb gebaseerd zoals ik in mijn antwoord op vraag 1 heb beschreven.

Vraag 4

Wat zijn de gevolgen voor het onderliggend wegennet en de thans al zwaar belaste aansluiting A1/A30 als de afslag Hoevelaken verdwijnt?

Antwoord 4

De reconstructie van knooppunt Hoevelaken en de verbreding van de aanliggende weggedeelten betekent een aanzienlijke verschuiving van het autoverkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. Daarmee wordt het onderliggend wegennet ontlast en het sluipverkeer verminderd. Uit onderzoek naar de (resterende) verkeersbelasting van het onderliggend wegennet blijkt dat dat op bepaalde plekken alsnog zwaar belast is. Het wel of niet realiseren van een aansluiting Hoevelaken heeft hier natuurlijk invloed op, maar uit het onderzoek blijkt dat de aansluiting niet effectief is voor het daadwerkelijk oplossen van geconstateerde knelpunten op het onderliggend wegennet. Daar zijn maatregelen op het onderliggend wegennet zelf voor nodig.

Vraag 5

Klopt het dat u in het kader van de planstudie A28 al op korte termijn de afrit Hoevelaken vanuit de richting Zwolle en Amsterdam wilt afsluiten? Bent u bereid deze maatregel in te trekken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja, dat klopt. In het kader van het spoedwetproject A28 Utrecht–Amersfoort wordt de verbindingsboog vanuit de richting Utrecht naar de richting Apeldoorn verbreed. Het verkeer dat vanuit de richtingen Amsterdam en Zwolle komt en de afrit Hoevelaken wil nemen, moet dan 3 rijstroken wisselen om de afrit te kunnen bereiken. Voor deze weefbewegingen is te weinig weglengte beschikbaar, omdat de aansluiting Hoevelaken op korte afstand van het knooppunt ligt. Op de verbrede verbindingsboog wordt meer autoverkeer voorzien, waardoor het weven van dit verkeer zal leiden tot een verkeersonveilige situatie die ook gevoelig is voor congestie. Daarom wordt het gebruik van de afrit Hoevelaken voor dit verkeer afgesloten. Vanuit de richting Utrecht kan de afrit Hoevelaken voorlopig wel gebruikt worden. Omwille van de verkeersveiligheid ben ik niet bereid deze maatregel in te trekken.

Vraag 6

Is het waar dat u geen maatregelen, heeft opgenomen in de voorlopige ramingen voor de herinrichting van het knooppunt Hoevelaken, die bijdragen aan de doorstroming van het hoofdwegennet en de leefbaarheid van de regio (geluid, lucht, natuur en inpassing)?

Antwoord 6

In de raming van het nu voorliggende ontwerp zitten maatregelen die de doorstroming van het autoverkeer op het hoofdwegennet in het studiegebied verbeteren. Dit betreft aanpassingen aan het knooppunt zelf (het vervangen van twee van de bestaande klaverbladbogen door fly-overs) en verbreding van de aansluitende weggedeelten (de A1 tussen de aansluitingen Bunschoten en Barneveld en de A28 tussen de aansluitingen Nijkerk en Maarn). Ook zijn in de raming de kosten voor benodigde inpassingsmaatregelen opgenomen (geluidwering, luchtkwaliteit, natuur). De kosten van het handhaven van de aansluiting Hoevelaken zitten niet in de projectraming. Ook verdergaande inpassingsmaatregelen, zoals verdiepte liggingen, zitten niet in het voorliggend ontwerp en dus ook niet in de raming.

Vraag 7

Is het waar dat u weigert de ramingen vrij te geven aan de regio voor deze maatregelen zoals verdiepte of verhoogde ligging van de A28 ter hoogte van Schuilenburg-De Schammer en/of park Randenbroek/Heiligenberg en/of Nimmerdor/Den Treek, of «dive-unders» in plaats van «fly-overs» in knooppunt Hoevelaken, maar de regio wel verzoekt om door middel van «Value Engineering» te komen tot een goedkoper pakket?

Antwoord 7

Nee. Eind februari is de raming van het referentie-ontwerp na zorgvuldige interne controle beschikbaar gesteld aan de provincie en de betrokken gemeenten als input voor de Value Engineering. Voor de «dive-unders» wordt momenteel de kosteninformatie verzameld.

Vraag 8

Vindt u deze houding passen bij een goede en efficiënte samenwerking van overheden en bij de adviezen van de commissie Elverding?

Antwoord 8

Zie 7.

Vraag 9

Deelt u de mening dat het nu voor de regio onmogelijk is om op een zorgvuldige wijze aan de inwoners van de betreffende gemeenten, omwonenden van de A28 en knooppunt Hoevelaken en gebruikers van de afslag, uit te leggen dat er een streep gaat door de oorspronkelijke ambities en dat goede bereikbaarheid van het hoofdwegennet ten koste zal gaan van lokale bereikbaarheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur en inpassing?

Antwoord 9

De regio is van harte uitgenodigd om deel te nemen aan het proces van Value Engineering. RWS heeft de regio inmiddels uitgebreid voorgelicht over doel en opzet daarvan. Voorlopig hebben we alleen nog geconstateerd dat de uitwerking van het Voorkeursalternatief zoals vastgelegd in het referentie-ontwerp niet binnen het beschikbare budget gerealiseerd kan worden. Andere conclusies kunnen op dit moment niet getrokken worden.

Vraag 10

Bent u bereid alle ramingen voor de herinrichting van knooppunt Hoevelaken zo spoedig mogelijk aan de regio beschikbaar te stellen?

Antwoord 10

zie 7.

Vraag 11

Bent u bereid de markt te consulteren om te kijken of er goede oplossingen kunnen worden gevonden waarbij afslag Hoevelaken behouden blijft?

Antwoord 11

Over de zin van vroegtijdige marktconsultatie in de planstudie Knooppunt Hoevelaken is recent overlegd met de regio en de markt. Bij deze partijen bestaat het nodige enthousiasme voor het verkennen van een dergelijke stap. Ik ben momenteel aan het verkennen wat een vroegtijdige marktconsultatie betekent voor het proces en de organisatie van het project. Als we het marktspoor opgaan, kan het behouden blijven van de aansluiting Hoevelaken daarvan onderdeel uitmaken, bijvoorbeeld van het pakket van te onderzoeken wensen.

Vraag 12

Bent u bereid in de studie naar de herinrichting van knooppunt Hoevelaken ook de problematiek van de aansluiting A1/A30 bij Barneveld integraal mee te nemen en daarbij het doortrekken van de A30 naar de oude rijksweg Voorthuizen en een afslag van de A30 naar de A1 richting Apeldoorn, waardoor de stoplichten kunnen verdwijnen, te betrekken?

Antwoord 12

Nee, de aansluiting A1/A30 is geen onderdeel van de planstudie Knooppunt Hoevelaken.

Vraag 13

Ziet u mogelijkheden om de afslag Hoevelaken en de genoemde optimaliserings rond knooppunt A1/A30 te financieren uit de middelen die beschikbaar worden gesteld via de komende tweede tranche benutting?

Antwoord 13

De benuttingsmaatregelen zullen voornamelijk bedoeld zijn om de beschikbare capaciteit optimaler te gebruiken zodat de verkeersdoorstroming verbetert en de reistijden korter worden. De door u genoemde punten passen daar niet in.