

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

1259

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de afrit Hoevelaken* (ingezonden 17 januari 2013).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 februari 2013)

Inleiding

Vooruitlopend op de beantwoording van de vragen wil ik u graag informeren over het volgende. Inhoudelijk kan ik onderstaande vragen niet volledig beantwoorden. Twee redenen liggen hieraan ten grondslag. Ten eerste verwijst u in uw vragen naar een nieuw ingebracht alternatief (ingebracht nadat het Wegaanpassingsbesluit (november 2012) was vastgesteld) en koppelt dit aan de conclusies zoals beschreven in de Nota van Antwoord / «Belangenafweging gedeeltelijke afsluiting afrit Hoevelaken (oktober 2012)». Dit leidt tot een niet juiste vergelijking, want het alternatief zoals beschreven in de Nota van Antwoord / Belangenafweging gaat over het verschuiven van alleen de zuidelijke afrit Hoevelaken. Het nieuw ingebrachte alternatief van de Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar (SHBL) gaat daarentegen over het verschuiven van zowel de zuidelijke af- als toerit Hoevelaken. Ten tweede is op 22 januari 2013 de beroepstermijn van het Wegaanpassingsbesluit en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten afgerond. Het is mij bekend dat de SHBL in beroep is gegaan tegen het besluit en de nieuwe alternatieve oplossing hierin heeft aangedragen. De Raad van State zal zich in de procedure buigen over het nieuwe alternatief.

Ik heb inmiddels de (on)mogelijkheden van het nieuwe alternatief laten onderzoeken. Op basis van de eerste bevindingen is het nieuwe alternatief niet haalbaar vanwege enerzijds knelpunten bij het inpassen van de af- en toerit ten opzichte van bestaande infrastructuur en anderzijds aanlegkosten.

Vraag 1

Kent u het door onder meer de Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar (SHBL) ingebrachte alternatief voor behoud van de afrit Hoevelaken door deze oostwaarts te verplaatsen?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met dit alternatief van de SHBL, maar dit alternatief heeft de SHBL niet aangedragen in haar zienswijze. Het is een nieuw alternatief dat de SHBL heeft ingebracht nadat het Wegaanpassingsbesluit is vastgesteld (14 november 2012). De reactie in de Nota van Antwoord en de «Belangenafweging gedeeltelijke afsluiting afrit Hoevelaken (oktober 2012)» betreft daarom niet het door u aangehaalde alternatief.

Tijdens de informatieavond (op 3 december 2012) over het vastgestelde Wegaanpassingsbesluit (november 2012) heeft RWS de Stichting het podium geboden om hun verhaal plenair te delen met de aanwezigen. Daarnaast heeft er op vrijdag 14 december een gesprek tussen de Stichting en Rijkswaterstaat plaatsgevonden, waarin de SHBL het nieuwe alternatief naar voren heeft gebracht.

Vraag 2

Klopt het dat dit alternatief € 1 mln. extra kost ten opzichte van het huidige voorstel, waarin de afrit verdwijnt?

Antwoord 2

Zoals aangegeven in de inleiding betreft het nieuw ingebrachte alternatief van de SHBL een ander alternatief dan uitgewerkt in de belangenafweging en Nota van Antwoord. De € 1 mln. is gebaseerd op het alternatief zoals beschreven in de belangenafweging en Nota van Antwoord en dit bedrag is dus alleen gebaseerd op het verplaatsen van de afrit Hoevelaken en niet ook de toerit.

Vraag 3

Klopt het dat dit alternatief volgens de Nota van Antwoord A28 Utrecht-Amersfoort verkeerskundig vrijwel even goed scoort als het huidige voorstel waarin de afrit verdwijnt?²

Antwoord 3

Zoals aangegeven in de inleiding betreft het nieuw ingebrachte alternatief van de SHBL een ander alternatief dan uitgewerkt in de Nota van Antwoord en in de Belangenafweging. De conclusies ten aanzien van de verkeerskundige scores zijn gebaseerd op het alternatief zoals beschreven in de Nota van Antwoord en in de Belangenafweging.

Vraag 4

Kunt u aangeven waar deze verkeerskundige score op is gebaseerd en of hierbij ook is gekeken naar de verkeerskundige effecten op het onderliggend wegennet? Deelt u de mening dat dit alternatief op het onderliggend wegennet aanmerkelijk beter scoort?

Waarom stelt u in de Nota van Antwoord dat het een nadeel is dat het verkeer bij dit alternatief te maken krijgt met een onlogische situatie omdat verkeer eerst te maken krijgt met een invoeger en daarna pas met een uitvoeger? Bent u ermee bekend dat deze volgorde bij tal van afslagen in Nederland voorkomt, waaronder bij de vele klaverbladen, en dit daar geen enkel probleem is?

¹ De Stentor, 3 december 2012, <http://www.destentor.nl/regio/nijkerk/verleg-afrit-a1-bij-hoevelaken-1.3541974>, De Stentor, 31 december 2012, <http://www.destentor.nl/regio/nijkerk/knooppunt-zal-nog-tijd-heikel-blijven-1.3584883>, Hoevelaker.NL, 7 januari 2013, <http://www.hoevelaker.nl/stichting-gaat-in-beroep-tegen-afsluiting-hoevelaken-a1-afrit-uit-amsterdamzwole/5131> en <http://www.hoevelakenbereikbaar.nl/voorstel-van-shbl>

² Nota van Antwoord A28 Utrecht-Amersfoort, oktober 2012, blz. 26, http://www.centrumpp.nl/Images/12.%20Nota%20van%20Antwoord%20bij%20WAB%20A28%20U-A%20_tcm318-335895.pdf

Antwoord 4

Omdat de vragen 2, 3 en 4 betrekking hebben op het nieuwe alternatief van SHBL, waarnaar u verwijst in vraag 1, en dit nieuw ingebrachte alternatief geen onderdeel uitmaakt van de Nota van Antwoord/»Belangenafweging gedeeltelijke afsluiting afrit Hoevelaken (oktober 2012)» is het nu niet mogelijk een antwoord te geven op de vragen ten aanzien van het onderliggend wegennet en de in- en uitvoeger op het hoofdwegennet.

Vraag 5

Klopt het dat de benodigde grond voor het verplaatsen van de afrit volledig in handen is van Rijkswaterstaat of andere Rijksonderdelen en het eigendom van de grond dus geen reden voor vertraging kan zijn als dit alternatief wordt gekozen?

Antwoord 5

Zoals aangegeven in de inleiding betreft het nieuw ingebrachte alternatief van de SHBL een ander alternatief dan is uitgewerkt in de Nota van Antwoord/Belangenafweging. Het alternatief zoals beschreven in de Nota van Antwoord/Belangenafweging past niet binnen de gronden van I&M, het betreft gronden van het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf (RVOB), onderdeel van het Ministerie van Financiën. Het betreft grond in verpachte staat.

Vraag 6

Klopt het dat voor dit alternatief ook geen aanpassing van het onderliggend wegennet nodig is, omdat de huidige aansluiting bij de Amersfoortsestraat (Hogeweg) behouden kan blijven?

Antwoord 6

Zie beantwoording onder vraag 8.

Vraag 7

Wat is de functie van de wettelijke vrijwaringsruimte langs een spoorlijn? Welke instantie ziet hier op toe? Wat is uw rol in deze? Bestaat er ook een procedure voor ontheffing?

Antwoord 7

Op grond van deze wettelijke bepaling wordt uitgesloten dat er gebouwen binnen de begrenzing van de hoofdspoorweg worden opgericht. Het doel van deze bepalingen is de veiligheid en de onbelemmerde beschikbaarheid van de spoorweg te garanderen. De publiekrechtelijke bevoegdheid is aan ProRail verstrekt (mandaat).

De spoorwegwet kent een procedure voor ontheffing en vergunning. Conform artikel 21 en 22 Spoorwegwet mag niet zonder ontheffing door of vanwege de Minister van Infrastructuur en Milieu worden gebouwd, respectievelijk werken of werkzaamheden worden uitgevoerd die in strijd zijn met de Spoorwegwet. Conform artikel 19 en 20 Spoorwegwet is het verboden zonder vergunning, verleend door of namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, op, in, boven of onder de spoorweg leidingen, werken, andere inrichtingen of beplantingen aan te brengen, te doen aanbrengen, of te hebben, dan wel daarmee verband houdende werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren.

Vraag 8

- a. Kunt u met kaartmateriaal onderbouwen waarom een verlegde afrit Hoevelaken te dicht bij de spoorlijn zou komen te liggen en daarbij de wettelijke vrijwaringsruimte rond het spoor aangeven?
- b. Blijft de wettelijke vrijwaringsruimte rond het spoor bij dit alternatief vrij? Zo ja, deelt u dan de conclusie dat de afslag niet te dicht bij het spoor ligt? Zo nee, betekent dit dat u rekening houdt met de realisatie van een toekomstig derde spoor van Amersfoort-Aansluiting tot en met station Hoevelaken?

Antwoord 8

Uw vragen 6 en 8 spitsen zich toe op de impact van het nieuwe alternatief van de SHBL om de zuidelijke toe- en afrit Hoevelaken richting het oosten te verplaatsen. De impact hiervan zal groter zijn dan het meegenomen alternatief in de «Belangenafweging gedeeltelijke afsluiting afrit Hoevelaken (oktober 2012)» van het verschuiven van alleen de zuidelijke afrit Hoevelaken en niet de toerit.

Vraag 9

Bent u bereid alsnog af te zien van de afsluiting van de afslag Hoevelaken A1 voor verkeer uit Amsterdam en Zwolle?

Antwoord 9

Naar aanleiding van de inspraakreacties op het ontwerpbesluit zijn samen met de regio, de mogelijkheden onderzocht om afrit Hoevelaken vanuit de richtingen Zwolle en Amsterdam open te houden. Reële mogelijkheden daarvoor, zonder grote risico's en verdere vertraging, zijn echter niet gevonden. Ik zie dan ook geen aanleiding om de beslissing ten aanzien van de afrit Hoevelaken zoals is vastgelegd in het Wegaanpassingsbesluit A28 Utrecht – Amersfoort te heroverwegen. Mocht overigens in het beroep van SHBL de nieuwe alternatieve oplossing worden aangedragen, dan zal de Raad van State zich in de procedure hierover buigen.