

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

2873

Vragen van de leden **Von Martels**, **Geurts** en **Slootweg** (allen CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de aanpak van knooppunt Hoevelaken* (ingezonden 25 april 2019).

Antwoord van Minister **van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 3 juni 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Kosten van risico's drijven bouwconcerns en Rijk uiteen», waarin aangegeven wordt dat het contract met de bouwbedrijven BAM en Van Oord voor de aanpak van het knooppunt Hoevelaken door Rijkswaterstaat wordt ontbonden?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de werkzaamheden om dit knooppunt aan te pakken in 2021 van start zouden gaan?

Antwoord 2

Ja, de start van de uitvoering was voorzien in 2021.

Vraag 3

Houdt deze ontbinding in de praktijk in dat pas op veel latere datum het knooppunt Hoevelaken wordt aangepakt?

Antwoord 3

In de Kamerbrief van 15 april heb ik aangegeven dat het Tracébesluit wordt afgerond door de Combinatie A1/28. De prognose is dat het Tracébesluit voorjaar 2020 kan worden vastgesteld. Dan zal ook de aanbesteding starten. Ik zal u op een later moment informeren over de wijze waarop de realisatie opnieuw wordt aanbesteed. Hierover wil ik eerst met de bestuurlijke partners in overleg treden. Ik informeer u dan ook over de planning van de uitvoering.

¹ Financieel Dagblad, van 17 april 2019, «Kosten van risico's drijven bouwconcerns en Rijk uiteen»

Vraag 4

Beseft u dat het knooppunt Hoevelaken en de wegvakken daaromheen beruchte fileknelpunten zijn en hoog scoren in diverse filelijstjes?

Antwoord 4

Ja, dat beseft ik mij terdege. Delen van het tracé staan in de file top 50 (knelpunten 8, 17 en 34). Daarom wil ik ook na vaststellen van het Tracébesluit de aanbesteding starten.

Vraag 5

Betekent dit dan ook dat duizenden automobilisten die van de auto afhankelijk zijn gedupeerd worden door dit uitstel?

Antwoord 5

Ik zal er alles aan doen om eventuele vertragingen zoveel mogelijk te voorkomen. Na vaststellen van het Tracébesluit zal ook de aanbesteding starten. Ik zal u op een later moment informeren over de wijze waarop de realisatie opnieuw wordt aanbesteed. Hierover wil ik eerst met de bestuurlijke partners in overleg treden. Ik informeer u daarna over de planning van de uitvoering.

Vraag 6

Beseft u dat het bedrijfsleven 983 miljoen tot 1,3 miljard schade heeft geleden volgens Transport en Logistiek Nederland en dat andere bronnen spreken over een schade van wellicht 3,7 miljard door files?

Antwoord 6

Ik ben bekend met de Economische Wegwijzer 2018 van Transport en Logistiek Nederland met daarin de totale jaarlijkse filekosten voor het vrachtverkeer van 1,3 miljard euro. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid raamt de filekosten op 2,8 à 3,7 miljard euro voor al het verkeer. Ik realiseer mij terdege dat files een economisch verlies opleveren.

Vraag 7

Op welke wijze wilt u met spoed komen tot nieuwe afspraken met bouwers, zodat op het afgesproken tijdstip van start kan worden gegaan?

Antwoord 7

Ik zal u op een later moment informeren over de wijze waarop de realisatie opnieuw wordt aanbesteed. Hierover wil ik eerst met de bestuurlijke partners in overleg treden. Ik informeer u daarna over de planning van de uitvoering.

Vraag 8

Ziet u nu ook mogelijkheden om tegelijkertijd verbeteringen aan te brengen tussen het knooppunt A1/A30 bij Barneveld en het knooppunt Hoevelaken (vice versa)?

Antwoord 8

De planning van beide projecten loopt ver uiteen. Het Tracébesluit A28/A1 knooppunt Hoevelaken zal in 2020 worden vastgesteld. Daarentegen bevindt het project A1/A30 Barneveld zich nog in de verkenningsfase. De verwachting is dat het Tracébesluit voor A1/A30 Barneveld in de periode 2023–2026 genomen zal worden. De koppeling van beide Tracébesluiten zou vertraging opleveren voor het Tracébesluit van project Knooppunt Hoevelaken.

Vraag 9

Ziet u de flessenhals-situatie, die nu tussen Apeldoorn en Hoevelaken (vice versa) ontstaat, nu er wordt gewerkt aan een verbreding van de A1 richting het oosten (tussen Apeldoorn en Azelo)? Zo ja, wat gaat u daarop ondernemen?

Antwoord 9

Ik zie de flessenhals-situatie op de A1 nu deze verbreed is tot aansluiting Bunschoten en de werkzaamheden voor Apeldoorn-Azelo gestart zijn. De belangrijkste maatregel die ik kan nemen is om het project Knooppunt Hoevelaken A28/A1 zo snel mogelijk te realiseren. Daar zet ik mij voor in.

Aanvullend heb ik een Startbeslissing genomen voor de A1/A30 Barneveld om de voorziene knelpunten uit de NMCA op de A1 ook aan te pakken. Hierbij wordt ook gekeken naar verdere verbreding van de A1 tot Voorthuizen.

Vraag 10

Hoe ver bent u met de uitvoering van de motie-Amhaouch c.s. (Kamerstuk 35 000A, nr. 42) die de regering verzoekt een (tijdelijke) intercitystop bij Barneveld-Noord te onderzoeken?

Antwoord 10

Mijn ministerie heeft hierover gesproken met NS en ProRail, en de gemeente Barneveld. Naar aanleiding van deze gesprekken is een vervolgesprek gepland met een bredere regionale vertegenwoordiging en ProRail en NS. Het doel van het vervolgoverleg is om de haalbaarheid van een (tijdelijke) Intercity stop bij Barneveld-Noord verder in kaart te brengen. Ik verwacht de Kamer voor het zomerreces over de uitkomsten te kunnen informeren.