



Vragen gesteld op 18 maart 2014 tijdens bijeenkomst klankbordgroep project knooppunt Hoevelaken

Algemene vragen

- Wat wordt er bedoeld met 'de regio'?
Dat zijn de partijen die niet onder het Rijk vallen. Binnen het project knooppunt Hoevelaken zijn dat de provincies Utrecht en Gelderland, de gemeenten Amersfoort, Nijkerk, Leusden, Bunschoten, Barneveld en het Waterschap Vallei en Veluwe.
- Wat betekent 'conditionering'?
Antwoord: Dit betekent 'het mogelijk maken van het project (de condities scheppen)'. Denk aan kabels en leidingen, vergunningen.
- Wat betekent radiostilte?
Antwoord: Alle inhoudelijke informatie moet vanwege het aanbestedingsrecht binnen gesloten deuren blijven. Als er beslissingen nodig zijn op bestuurlijk niveau wordt hier uiteraard wel in de openbaarheid over gesproken. Denk aan aanpassingen van de contourlijn, deze gaan altijd via de bestuurders.
- Op welke manier wilt u de komende tijd geïnformeerd worden?
Antwoord: Bij informatie die over het proces gaat, is schriftelijk een prima optie. Als er inhoudelijk zaken wijzigen of besproken moeten worden, dan graag persoonlijk via een informatiebijeenkomst.

Vragen over de aanbesteding

- Is de aanbesteding van het project knooppunt Hoevelaken een Europese aanbesteding?
Antwoord: ja
- Wat is een voorkeursvariant (VKV)?
Antwoord: Wij vragen aan de markt om een ontwerp / oplossing te maken die, gebaseerd op het eerder vastgestelde voorkeursalternatief, binnen de contourlijn past. Dat ontwerp heet een voorkeursvariant. De voorkeursvariant bevat het ontwerp van de verbreding van de A28 en de A1 en de aanpassing van het knooppunt. De VKV wordt bestuurlijk vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu, na bestuurlijk overleg met de regio.
- Wat gebeurt er met het regiogeld als een wens van de regio niet wordt ingevuld?
Antwoord: Bij het niet invullen van een wens, betaalt de regio het geld dat aan deze wens hangt niet. Dat geld blijft dus van de regio.
- Waarom is de MER niet voorafgaand aan de voorkeursvariant?
Antwoord: In de eerste fase die heeft geleid tot het voorkeursalternatief is een MER-onderzoek op hoofdlijnen uitgevoerd (2009). In de komende fase, waarin de voorkeursvariant wordt uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit (OTB), wordt een gedetailleerd MER-onderzoek uitgevoerd. Hierin worden de effecten op alle aspecten in beeld gebracht en worden de mitigerende en compenserende

- maatregelen die op basis van de wet- en regelgeving noodzakelijk zijn in beeld gebracht.
- Hoe gaat de verkeersdoorstroming tijdens de werkzaamheden?
Antwoord: In het contract staan eisen over doorstroming tijdens de werkzaamheden. De markt wordt in de aanbesteding ook uitgedaagd om met een voorstel te komen waarin zij laten zien op welke manier zij denken de minste hinder tijdens de uitvoering te veroorzaken voor de doorstroming. Het voorstel van de gekozen marktpartij wordt dan ook onderdeel van het contract en de contractbeheersing.
 - Zijn de contouren ergens bekend?
Antwoord: de contouren staan in BOK-2, die is openbaar en staat ook op onze website www.rws.nl/hoevelaken.
 - Is er nog extra ruimte buiten de contour?
Antwoord: In principe moet de oplossing binnen de contour worden gevonden. Mocht een partij een goede oplossing hebben maar daar wel een stuk buiten de contour voor nodig hebben, zal dit in alle gevallen met de regio op bestuurlijk niveau (en dus openbaar) worden beslist.
 - > Wat is de voertaal van de aanbesteding?
Antwoord: 100% Nederlands in woord en geschrift.
 - Welke wensen worden bedoeld als er wordt gesproken over 'maximale invulling van de wensen'?
Antwoord: Dit zijn zowel Rijks- als regiowensen.
 - Wat gebeurt er als wensen niet worden vervuld?
Antwoord: De kans dat alle wensen worden vervuld is niet reëel. De wensen die niet door de winnende aanbieder zijn aangeboden vervallen, de wensen die wel zijn aangeboden, worden voor de formele opdrachtverlening overgeheveld naar het programma van eisen. Op die manier hebben de aangeboden wensen dezelfde status als de basisscope en wordt de opdrachtnemer er aan gehouden.
 - Zit het project Energieweg ook in deze aanbesteding?
Antwoord: Dat project wordt apart door de gemeente Amersfoort aanbesteed. De verbinding tussen de Outputweg en de Energieweg maakt wel onderdeel uit van de basisscope van het project knooppunt Hoevelaken. De verbinding zit dus in het contract knooppunt Hoevelaken.
 - Weegt de benodigde hoeveelheid grond voor het ontwerp mee in de afweging van economisch meest voordelige inschrijving?
Antwoord: Nee, zolang het ontwerp binnen de contourlijn wordt gerealiseerd is het goed. Een systeem om de benodigde hoeveelheid grond mee te laten wegen werd te ingewikkeld.
 - Wanneer weten we welke wensen worden ingevuld?
Antwoord: Dat weten we op het moment dat de winnende aanbieder de opdracht krijgt gegund. Dan wordt de informatie openbaar.
 - Voor deelname aan participatiestap 4 is het wel goed om informatie te krijgen over basisscope, locaties e.d.. (ontwerp, wensen, eisen)
Antwoord: Rijkswaterstaat gaat de komende weken dit verder uitwerken. Binnen 4 weken volgt een mail waarin hier nader op wordt ingegaan.

Vragen over het project A1 verbreding Bunschoten – Hoevelaken

- Wat is de dimensie van het project A1 Verbreding Bunschoten – Hoevelaken?
Antwoord: Er komt aan de zuidzijde van de A1 een derde rijstrook bij, dus van de aansluiting Bunschoten naar het knooppunt toe.
- Waarom alleen aan de zuidzijde?
Antwoord: de doorstromingsproblemen zijn in de huidige situatie op de zuidbaan groter dan op de noordbaan. De zuidbaan staat in de filetop, de noordbaan niet. Het programma Beter Benutten, waar de A1 Bunschoten – Hoevelaken onder valt, heeft als doel om de grootste fileknelpunten op korte termijn aan te pakken. Wat ook meespeelt, is dat als de A27 / A1 in (naar verwachting) 2019 wordt opgeleverd, de weg bij aansluiting Bunschoten zou moeten overgaan van 2x4 rijstroken naar 2x2 rijstroken. Daardoor zou een flessenhals ontstaan ter hoogte van aansluiting Bunschoten als de A1 Bunschoten – Hoevelaken niet wordt gerealiseerd. Op de noordzijde zou juist een flessenhals ontstaan als de noordbaan tussen Hoevelaken en Bunschoten op korte termijn zou worden verbreed naar 3 rijstroken, zolang de A1 tussen Bunschoten en Eemnes nog niet verbreed is.
- Wat gebeurt er met het spoorviaduct over de A1?
Antwoord: De zuidkant van het viaduct moet worden vernieuwd en wordt daarmee hoger en breder. Het spoorviaduct Brenninkmeijerlaan wordt toekomstvast gemaakt, zodat het project knooppunt Hoevelaken hiermee verder kan.
- Wordt er bij de vervanging van het viaduct Brenninkmeijer laan in het kader van het project Beter Benutten A1 Bunschoten – Hoevelaken rekening gehouden met de wens van de verenigingen van sportpark Zielhorst om een verbinding te realiseren voor het langzaamverkeer tussen Vathorst en het sportpark (zijde van de Ikea)?
Antwoord: In het kader van het project Beter Benutten A1 Bunschoten – Hoevelaken wordt in 2015 alleen het viaduct van de zuidbaan vervangen. Het viaduct van de noordbaan (zijde Vathorst) wordt vervangen bij het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken, periode 2018-2022. In 2015 wordt het viaduct zo aangelegd dat daarmee wordt voldaan aan het wensendeel voor deze locatie conform BOK-2. Dat betekent dat er onder het viaduct aan de zijde van De Hoef meer ruimte beschikbaar komt om het fietspad en een rijbaan voor de auto goed aan te kunnen leggen. De onderdoorgang aan de zijde van sportpark Zielhorst blijft gelijk. Er wordt hier dus geen extra ruimte gerealiseerd voor langzaam verkeer. Deze optie is wel verkend, maar kost veel geld en zou door gemeente Amersfoort betaald moeten worden. Dat geld heeft de gemeente niet. Het is ook nog de vraag of het realistisch is dat aan deze zijde ook een fietspad komt omdat aan de zijde van Vathorst het gebied is ingevuld door Ikea. Als het in de toekomst toch gewenst is dat er aan deze zijde een onderdoorgang moet komen voor fietsers, dan kan worden besloten om aan deze zijde het landhoofd recht te zetten.
- Waarom is een Tracébesluit nodig voor het project A1 verbreding Bunschoten – Hoevelaken?
Antwoord: het project A1 Bunschoten-Hoevelaken is tracéwettelijk. Dit betekent dat er een Tracéwetprocedure wordt doorlopen, wat leidt tot een Tracébesluit. In het Tracébesluit wordt de wegverbreding beschreven en worden de effecten op de omgeving en het milieu in beeld gebracht. Ook worden hierin de mitigerende en compenserende maatregelen die nodig zijn opgenomen.

Vragen over milieu en duurzaamheid

- Wat gebeurt er met lucht en geluid?
Antwoord: In de basisscope zitten alle eisen waaraan wettelijk moet worden voldaan. Daarnaast heeft de gemeente Amersfoort ook nog bovenwettelijke geluidsmaatregelen 'gekocht', deze zijn nu als eis in de basisscope opgenomen. Verder is er nog een geluidwens geformuleerd, waaraan (door de gemeente Nijkerk en de provincie Gelderland) extra budget is gekoppeld.
- Wordt er in de aanbesteding ook rekening gehouden met duurzaamheid?
Antwoord: Ja, dit is één van de EMVI criteria waarmee de marktpartijen zich kunnen onderscheiden.
- Zitten in de Rijkswensen ook duurzaamheidswensen?
Antwoord: De wensen over leefbaarheid (geluid en lucht) zitten voornamelijk in de regiowensen. Deze wensen betreffen aanvullingen op het wettelijk noodzakelijke pakket maatregelen.
- Zit natuurcompensatie in het contract?
Antwoord: Ja, in het contract staat, conform de wetgeving, dat alles wat wordt weggehaald / gekapt moet worden gecompenseerd. Hiervoor zijn samen met de regio zoekgebieden afgesproken. Binnen deze gebieden moet de natuur die wordt weggehaald worden gecompenseerd. De bepaling waar de compensatie moet worden uitgevoerd is een proces dat onder regie van RWS in afstemming met betrokken partijen worden ingevuld. Dit geldt ook voor de (eventueel) noodzakelijke grondverwerving. De daadwerkelijke realisatie van de compensatie ligt bij opdrachtnemer.