



Betreft

**Ingesproken tekst online presentatie
MIRT Verkenning A1-A30 Barneveld**

Sheet 1 Titelpagina

Welkom, u luistert naar de presentatie van de MIRT-verkenning A1-A30 Barneveld. Vanwege de maatregelen rondom COVID-19 kunnen wij helaas geen informatiebijeenkomst op locatie organiseren. Daarom informeren wij u in deze presentatie over de huidige stand van zaken.

Sheet 2 Inhoud

De inhoud van deze presentatie bestaat uit:

- Een introductie, waarin we u meenemen in het proces.
- Een toelichting op de uitwerking van de kansrijke oplossingsrichtingen
- De onderzoeksresultaten en beoordeling op een aantal thema's, waaronder verkeer en milieu.
- Een toelichting op de vervolgstappen die leiden tot het besluit over een voorkeursalternatief.
- Informatie waar u terecht kunt met uw vragen en reacties

De resultaten zijn op dit moment nog niet definitief. Deze kunnen dus op onderdelen nog wijzigen of worden aangevuld.

Sheet 3 Introductie

We beginnen met een introductie op het project.

Sheet 4 Doel MIRT-Verkenning A1-A30

De aanleiding voor de MIRT-verkenning A1-A30 Barneveld zijn de problemen met de doorstroming van het verkeer op de A1 tussen Barneveld en Voorthuizen en op de A1 met de aansluiting op de A30. Deze problemen leiden tot files en verkeersonveilige situaties.

Er zijn vier belangrijke knelpunten.

- Het eerste knelpunt is de A1 van Barneveld richting het oosten. De weg kan met de huidige twee rijstroken de hoeveelheid verkeer niet aan.
- De aansluiting van de A30 op de A1, van Ede in de richting Amersfoort, is het tweede knelpunt. In de verbindingsboog moet het verkeer terug van twee naar één rijstrook. Dit leidt tot filevorming op de A30. Bij het invoegen op de A1 ontstaat vervolgens een probleem omdat ook hier de weg de hoeveelheid verkeer niet aan kan.
- Een derde knelpunt bevindt zich op de aansluiting van de A1 op de A30, vanuit Amersfoort richting Ede. Deze afrit, in combinatie met de verkeerslichten en een krappe bocht aan het einde van de afrit, kan de hoeveelheid verkeer niet aan.
- Dit leidt tot verkeersonveilige situatie in de bocht én op de A1 door filevorming op de afrit én op de A1. Het vierde knelpunt.

In de verkenning onderzoeken we op welke manier de doorstroming en verkeersveiligheid op de A1 en op de aansluiting A1-A30 kan worden verbeterd.

Sheet 5 Waar staan we nu?

Medio 2019 is de verkenning gestart, na het ondertekenen van de Startbeslissing door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Na de probleemanalyse zijn 18 mogelijke oplossingsrichtingen ontwikkeld. 7 hiervan zijn als kansrijk beoordeeld. Deze selectie noemen we de 'eerste zeef'.

De Verkenning bevindt zich nu aan het einde van de beoordelingsfase: de 7 kansrijke oplossingsrichtingen zijn verder uitgewerkt en beoordeeld. In de verdere uitwerking bleken twee oplossingsrichtingen veel op elkaar te lijken en deze zijn daarom samengevoegd tot één. Er blijven dus 6 kansrijke oplossingsrichtingen over.

Sheet 6 Raakvlak met project Hoevelaken

Het projectgebied van de verkenning A1-A30 heeft een overlap van 2,5 kilometer met het gebied van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken. Alle onderzoeken in de verkenning gaan ervan uit dat het project Knooppunt Hoevelaken is gerealiseerd. Wat de consequenties zijn voor de maatregelen in het overlappende gebied is afhankelijk van de keuze van het voorkeursalternatief.

Sheet 7 Kansrijke oplossingsrichtingen

Kansrijke oplossingsrichtingen.

Sheet 8 Resultaten Zeef 1: kansrijke oplossingsrichtingen

De eerste drie oplossingsrichtingen zijn ontworpen volgens de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen van Rijkswaterstaat, de ROA. Dit zijn: ROA Trompet, ROA Ster en ROA Vogelbek.

Dit zijn zogenaamde knooppuntoplossingen, waarbij er geen aansluiting meer is met het onderliggend wegennet, de N301.

De overige oplossingsrichtingen hebben nog wel een volledige of gedeeltelijke aansluiting op de N301. Dit zijn: Sober, MIRT Optimalisatie 2 en Haarlemmermeer.

Alle oplossingsrichtingen voorzien in een verbreding van de A1 van twee naar drie rijstroken tussen Barneveld en Voorthuizen.

In de volgende sheets lichten we de uitwerking per oplossingsrichting verder toe.

Sheet 9 ROA Trompet

In de oplossingsrichting ROA Trompet:

- (1) wordt de huidige verbindingsboog van de A30 vanuit Ede richting de A1 Amersfoort ruimer; deze bestaat uit twee rijstroken;
- (2) Hiervoor is een uitbreiding van het viaduct in de A1 nodig.
- (3) De aansluiting van de A1 op de A30 van Amersfoort naar Ede krijgt een nieuwe ligging en gaat met een nieuw viaduct over de A30 heen.
- (4) Ook de aansluiting van de A30 naar de A1 van Ede naar Apeldoorn krijgt een nieuwe ligging.
- (5) De rijstrook, komend vanaf de A1 Apeldoorn richting de A30 Ede, voegt na het spoorwegviaduct samen met de twee rijstroken komend van de A1 Amersfoort;
- (6) Om dit mogelijk te maken is een uitbreiding van het spoorwegviaduct nodig.
- (7) In deze oplossingsrichting is de N301 niet meer aangesloten op de A1-A30.

Sheet 10 ROA Ster

In de oplossingsrichting ROA Ster:

- (1) krijgt de aansluiting van de A30 op de A1 van Ede naar Amersfoort een nieuwe ligging. Deze nieuwe, ruim vormgegeven verbindingsboog, heeft twee rijstroken en gaat onder de A1 door.
- (2) De aansluiting van de A1 op de A30 van Amersfoort naar Ede krijgt een nieuwe ligging en gaat met een nieuw viaduct over de A30 heen.
- (3) Ook de aansluiting van de A30 naar de A1 van Ede naar Apeldoorn krijgt een nieuwe, ruim vormgegeven ligging.
- (4) De rijstrook, komend vanaf de A1 Apeldoorn richting de A30 Ede, volgt voor een groot deel de bestaande wegindeling en gaat onder het bestaande viaduct van de A1 door;
- (5) waarna deze rijstrook na het spoorwegviaduct samenvoegt met de twee rijstroken komend van de A1 Amersfoort;
- (6) Om dit mogelijk te maken is een uitbreiding van het spoorwegviaduct nodig.
- (7) In deze oplossingsrichting is de N301 niet meer aangesloten op de A1-A30.

Sheet 11 ROA Vogelbek

In de oplossingsrichting ROA Vogelbek:

- (1) Krijgt de aansluiting van de A1 op de A30 van Amersfoort naar Ede, net als in de voorgaande twee ROA-oplossingen, een nieuwe ligging en gaat met een nieuw viaduct over de A30 heen.
- (2) Ook de aansluiting van de A30 naar de A1 van Ede naar Apeldoorn krijgt hier een nieuwe, ruim vormgegeven ligging.
- (3) De verbinding van de A1 naar de A30 van Apeldoorn naar Ede is vormgegeven als een lus en gaat onder het bestaande viaduct van de A1 door.
- (4) Deze rijstrook voegt na het spoorwegviaduct samen met de twee rijstroken komend van de A1 Amersfoort;
- (5) Om dit mogelijk te maken is een uitbreiding van het spoorwegviaduct nodig.
- (6) Ook de verbinding A30 Ede naar de A1 Amersfoort gaat onder de A1 door en heeft een ruime boog met twee rijstroken.
- (7) In deze oplossingsrichting is de N301 niet meer aangesloten op de A1 - A30.

Sheet 12 Sober

De oplossingsrichting Sober is de oplossingsrichting met de minst ingrijpende wijzigingen. In Sober:

- (1) blijven de verbindingen van en naar de N301 behouden, met uitzondering van de verbinding van de N301 naar de A1 richting Apeldoorn.
- (2) De huidige verbindingsboog van de A30 vanuit Ede richting de A1 Amersfoort behoudt grotendeels de huidige ligging en wordt uitgebreid naar twee rijstroken;
- (3) Hiervoor is een uitbreiding van het viaduct in de A1 nodig.
- (4) De aansluiting van de A1 naar de A30 van Amersfoort naar Ede krijgt gedeeltelijk een nieuwe ligging;
- (5) en voegt na het spoorwegviaduct samen met de A30;
- (6) Om dit mogelijk te maken is een uitbreiding van het spoorwegviaduct nodig
- (7) en komt er een aparte afrit op de A1 vanuit Amersfoort naar de N301'.
- (8) De aansluiting van de A30 naar de A1 van Ede naar Apeldoorn krijgt een nieuwe ligging.

Sheet 13 MIRT optimalisatie II

De oplossingsrichting MIRT Optimalisatie 2 is een variant op de oplossing die is gegeven in het MIRT-onderzoek dat is uitgevoerd voorafgaand aan de Verkenning.

In deze oplossingsrichting:

- (1) krijgt de aansluiting van de A30 op de A1 van Ede naar Amersfoort een nieuwe ligging, vergelijkbaar met ROA Ster. Deze nieuwe, ruim vormgegeven verbindingsboog, heeft twee rijstroken en gaat onder de A1 door.
- (2) De aansluiting van de A1 op de A30 van Amersfoort naar Ede, krijgt net als in alle ROA-oplossingen, een nieuwe ligging en gaat met een nieuw viaduct over de A30 heen;

- (3) Deze verbinding voegt na het spoorwegviaduct samen met de rijstrook op de A30 richting Ede.
- (4) Om dit mogelijk te maken is een uitbreiding van het spoorwegviaduct nodig.
- (5) De aansluiting van de A30 naar de A1 van Ede naar Apeldoorn krijgt een nieuwe, ruim vormgegeven ligging.
- (6) De verbinding van de A1 naar de A30 van Apeldoorn naar Ede blijft ongewijzigd.

In de oplossingsrichting zijn niet alle verbindingen met de N301 meer mogelijk.

De verbindingen die behouden blijven zijn:

- Terschuur - Ede in beide rijrichtingen en
- van Apeldoorn naar Terschuur.

Niet meer mogelijk zijn de verbinding:

- van Terschuur naar Apeldoorn en
- Terschuur – Amersfoort in beide rijrichtingen.

Sheet 14 Haarlemmermeer

De oplossingsrichting Haarlemmermeer is de enige oplossingsrichting waarin alle verbindingen behouden blijven, waarbij

- (1) er een directe aansluiting is van de A30 met de A1 via toe- en afritten. Hierbij ontstaat er een nieuwe gelijkvloerse kruising met verkeerslichten. De N301 is beide rijrichtingen bereikbaar via deze gelijkvloerse kruising.
- (2) Verkeer dat gebruik maakt van de verbinding van de A1 met de A30 Apeldoorn-Ede, wordt in beide rijrichtingen via deze nieuwe kruising geleid.
- (3) De aansluiting van de A30 op de A1 van Ede naar Amersfoort krijgt een nieuwe ligging. Deze nieuwe, ruim vormgegeven verbindingsboog, heeft twee rijstroken en gaat met een fly over, over A1 door.
- (4) Ook de aansluiting van de A1 op de A30 van Amersfoort naar Ede krijgt een nieuwe ligging en gaat met een nieuw viaduct over de A30 heen;
- (5) Deze verbinding voegt na het spoorwegviaduct samen met de rijstrook op de A30 richting Ede.

Sheet 15 Onderzoeksresultaten

Onderzoeksresultaten.

Sheet 16 Verkeer

In het verkeersonderzoek zijn de effecten van de oplossingsrichtingen op de doorstroming van het verkeer in beeld gebracht. De effecten zijn vergeleken met een situatie waarin niets wordt gedaan aan de A1 en A30.

Alle onderzochte oplossingsrichtingen lossen de problemen met de doorstroming op de A1 tussen Barneveld en Voorthuizen en op de aansluiting van de A1 met de A30 voldoende op. Door de uitbreiding van de A1 van twee naar drie rijstroken en door aanpassingen aan de aansluiting A1-A30 ontstaat er meer ruimte op de weg, waardoor het verkeer beter door kan rijden. De reistijden gaan overall gezien omlaag.

Een bijkomend gevolg van de oplossingsrichtingen is wel dat er extra verkeer over de A1 en A30 gaat rijden, omdat deze route aantrekkelijker wordt. Dit leidt er toe dat op de A1 richting het oosten, tussen de aansluitingen Voorthuizen en Stroe, de kans op filevorming toeneemt. Ook op de A30 van Barneveld naar Ede wordt het drukker. Daarnaast is de verwachting dat het verkeer op de A12 richting het westen iets afneemt, omdat de route A30/A1 aantrekkelijker wordt.

Op de A1 en de A30 zijn de effecten van de oplossingsrichtingen vergelijkbaar. Op de provinciale en de gemeentelijke wegen, treden er wel verschillende effecten op. Dit is vooral afhankelijk van het wel of niet behouden van de aansluiting van de N301 op de A1-A30.

Sheet 17 Verkeer

Voor alle oplossingsrichtingen is voor de provinciale en gemeentelijke wegen onderzocht hoeveel extra of juist minder auto's er per dag naar verwachting over heen rijden. In de tabel ziet u voor negen relevante wegen de toenames of afnames in absolute aantallen. Afname in groen, toename in rood.

Bij de ROA-oplossingsrichtingen, waarbij de aansluiting van de A1-A30 met de N301 niet behouden blijft, gaat er meer verkeer rijden via de aansluiting Voorthuizen op de A1 én de aansluiting Barneveld-Noord op de A30. Ook op de wegen van en naar deze aansluitingen zal het drukker worden. Dit geldt voor de Nijkerkerweg, de Thorbeckelaan en de Dronkelaarseweg.

De inschatting is dat deze aansluitingen en de wegen daar naar toe deze verkeerstoename kunnen verwerken. Op dit moment wordt daar nog in meer detail naar gekeken.

Sheet 18 Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is één van de doelen van het project. De ontwerpen van ROA Ster en ROA Vogelbek bevatten geen kritische verkeersveiligheidsrisico's. De overige ontwerpen bevatten wel aanzienlijke verkeersveiligheidsrisico's. Deze risico's zijn rood gemarkeerd.

De oplossingsrichting ROA Trompet heeft een kritisch risico in de lus van de A30 vanuit Ede naar de A1 richting Amersfoort. Deze lus heeft een snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur. Bij het naderen van deze lus wordt het zicht beperkt door het viaduct over de A30. De combinatie van 2 rijstroken in de lus met een krappe bocht en de overgang naar een lage snelheid van 50 kilometer per uur, is geen verkeersveilige oplossing.

Bij de oplossingsrichting Sober is er sprake van een zogenaamd 'asymmetrisch weefvak'. Hierbij voegt de aansluiting vanuit de A1 Amersfoort naar de A30 Ede met 2 rijstroken in op de enkele rijstrook van de A30 naar het zuiden. Dit leidt tot ongewenst en onveilig weefgedrag. Dit risico is op te lossen door, net als in alle andere oplossingsrichtingen, de aansluiting van de A1 op de A30 van Amersfoort met een nieuw viaduct over de A30 heen te leiden. Op deze manier voegt de enkele rijstrook van de A30 in op de 2 rijstroken komende vanaf de A1 Amersfoort.

Sheet 19 Verkeersveiligheid

Bij de oplossingsrichting MIRT optimalisatie II gaat de hoofdrijbaan van de A30 vanuit Ede zonder uitvoegstrook over in de afrit Terschuur. In combinatie met een grote snelheidsvermindering over een korte lengte, leidt dit voor de weggebruiker tot een onverwachte situatie.

In de oplossingsrichting Haarlemmermeer volgt er bij het verlaten van A30 Ede naar de A1 Apeldoorn, een korte afrit met slecht zicht. De aanwezigheid van verkeerslichten bij de gelijkvloerse kruising die een wachtrij kunnen veroorzaken, voldoet niet aan de verwachting van de weggebruiker die veronderstelt dat hij op de autosnelweg zit en blijft. Dit risico is op te lossen door een aparte aansluiting te maken voor de verbinding A30 Ede naar de A1 Apeldoorn, zoals deze ook in de andere oplossingen is gepresenteerd.

Sheet 20 Effecten op omgeving en milieu

In de verkenning is ook onderzocht welke effecten de zes oplossingsrichtingen op het milieu en de omgeving hebben. De aspecten die u ziet in de tabel zijn onderzocht.

Een algemene conclusie is dat de verschillen tussen de oplossingsrichtingen beperkt zijn. Ter hoogte van de aansluiting A1-A30 en op het onderliggend wegennet zijn er lokaal wel verschillen, onder meer in de toename van geluid of verslechtering van de luchtkwaliteit.

Daar waar negatieve effecten zijn te verwachten, is het mogelijk om deze te beperken of te compenseren, bijvoorbeeld door het herplanten van bomen. Een belangrijke conclusie is ook dat er op dit moment geen overschrijding van wettelijke grenswaarden is te verwachten.

De gevolgen op de uitstoot van stikstof en het in stand houden van natuurwaarden vormen wel een aandachtspunt.

De oplossingsrichtingen verschillen in de mate waarin ze bestaande gebruiksfuncties, waaronder wonen en werken, raken. De oplossingsrichting Sober heeft het kleinste ruimtebeslag.

Sheet 21 Kansen in de omgeving: win-win

Als onderdeel van de verkenning is gekeken of er in de directe omgeving van de A1-A30 kansen zijn die gelijk met of vanwege de aanpak van de infrastructuur óók verzilverd kunnen worden. Een aantal daarvan – in de afbeelding in het groen - is kansrijk. In de vervolgfase worden deze kansen nader onderzocht. Eén van de kansen is om de ruimte die vrijkomt of vrij blijft na aanpassing van de infrastructuur te benutten voor het toepassen van duurzame energie. Daarbij wordt gedacht aan plaatsing van zonnecollectoren, waarmee woningen in Barneveld van warmte kunnen worden voorzien.

Ook zal in de planuitwerking aandacht zijn voor de toepassing van duurzaam materiaal gebruik.

Eén andere mogelijke kans is om een zogenaamde 'hub-locatie' te realiseren langs de A1, bijvoorbeeld nabij de aansluiting Voorthuizen. Een 'hub' is een plek met meerdere logistieke functies, zoals de overslag van grote naar kleine

vrachtwagens om de binnenstad van Barneveld mee te bedienen. Ook langparkeren voor vrachtwagens met voorzieningen is een mogelijkheid. De gemeente Barneveld denkt momenteel na over de wenselijkheid van een hub.

Sheet 22 Inpassingsvisie

Voor elke oplossingsrichting geldt dat deze in de vervolgfase goed moet worden ingepast in de omgeving en het omliggend landschap. In de Inpassingsvisie zijn de belangrijkste kenmerken en waarden van de A1, de A30 en de omgeving in beeld gebracht.

Behoud van het kenmerkende coulisselandschap van de Gelderse Vallei en het zicht daarop vanaf de snelweg is één van de vertrekpunten. Ook kan het doorgaande karakter van de A1 worden benadrukt en ligt er een kans om het beeld van het bedrijventerrein Harselaar met beplanting op te waarderen.

Sheet 23 Kosten, kosten-baten

De kosten vormen een belangrijk aspect in de afweging en keuze. De kosten zijn per oplossingsrichting berekend. Daaruit blijkt dat 'Sober' de laagste kosten kent en 'ROA Ster' de hoogste. De overige oplossingsrichtingen zitten daar tussen en verschillen onderling niet veel van elkaar.

Alle oplossingsrichtingen liggen wel boven het budget dat door het Rijk en de regio oorspronkelijk is gereserveerd voor dit project. Rijk en regio gaan nog over de hoger uitvallende kosten in overleg.

Op dit moment loopt er nog een onderzoek naar wat de Maatschappelijke Kosten en Baten van het project zijn, de MKBA. Deze MKBA maakt een inschatting van de positieve en negatieve effecten van dit project op de welvaart van Nederland. Het gaat hier niet alleen om financiële kosten en baten, maar ook om maatschappelijke effecten zoals de effecten van een project op geluid of natuur.

Sheet 24 Vervolgstappen

Vervolgstappen.

Sheet 25 Hoe verder?

De komende maanden wordt er een keuze gemaakt welke van de oplossingsrichtingen de voorkeur heeft. De keuze zal worden gebaseerd op de resultaten van de verkenning, zoals toegelicht in deze presentatie.

De bestuurders van de betrokken partijen (dat zijn Rijkswaterstaat, provincie Gelderland en Regio Foodvalley) brengen een advies uit aan de Minister. Ook maken Rijk en regio nog nadere afspraken over bekostiging van de beoogde oplossing. Dat doen ze uiterlijk eind november van dit jaar, in het Bestuurlijk Overleg MIRT. Uiteindelijk kiest de Minister de wenselijke oplossingsrichting, ofwel het voorkeursalternatief.

In 2021 start vervolgens de planuitwerking. In de planuitwerking wordt het voorkeursalternatief in detail uitgewerkt en onderzocht. Het uitgewerkte plan wordt vertaald naar een ontwerp Tracébesluit. Dit Tracébesluit zal ter inzage

worden gelegd. Hierop kunt u te zijner tijd een zienswijze indienen. Ook staat dat besluit open voor bezwaar en beroep.

Sheet 26 Uw vragen en reacties

Uw vragen en reacties.

Sheet 27 Contact?

Heeft u een vraag naar aanleiding van de presentatie? Gebruik dan het vragenformulier op de website. Wij gaan graag met u in gesprek en nemen daarvoor contact met u op indien u dat wenst.

Ook kunt u op de website een reactie of suggestie doorgeven. Als omwonende in het gebied beschikt u over veel relevante kennis die ons kan helpen bij het project.

Hartelijk dank voor uw aandacht.