

# RAPPORT

## **MIRT-verkenning A1-A30**

Beoordelingskader analytische fase (zeef I)

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: BG7264TPRP1910101632

Status: 1.1/Finale versie

Datum: 24 oktober 2019



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35  
3818 EX AMERSFOORT  
Transport & Planning  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**  
+31 33 463 36 52 **F**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: MIRT-verkenning A1-A30

Ondertitel: Beoordelingskader analytische fase  
Referentie: BG7264TPRP1910101632  
Status: 1.1/Finale versie  
Datum: 24 oktober 2019  
Projectnaam: MIRT-verkenning A1-A30  
Projectnummer: BG7264  
Auteur(s): C. Schut

Opgesteld door: \_\_\_\_\_

Gecontroleerd door: J. Koster, B. Kok  
\_\_\_\_\_

Datum/Initialen: 26-08-19/JPK&BK  
\_\_\_\_\_

Goedgekeurd door: \_\_\_\_\_

Datum/Initialen: \_\_\_\_\_

Classificatie

Projectgerelateerd



## Disclaimer

*No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and ISO 45001:2018.*



## Inhoud

|          |   |          |
|----------|---|----------|
| <b>1</b> | <b>Het project: MIRT-verkenning A1-A30</b>                        | <b>1</b> |
| 1.1      | Aanleiding van de MIRT-verkenning A1-A30                          | 1        |
| 1.2      | Doelstelling van de MIRT-verkenning A1-A30                        | 1        |
| 1.3      | Project- en studiegebied  | 2        |
| 1.4      | Aanpak MIRT-verkenning  | 3        |
| <b>2</b> | <b>Het beoordelingskader tijdens de analytische fase (zeef I)</b> | <b>4</b> |
| 2.1      | Doel van deze notitie   | 4        |
| 2.2      | Opbouw van het beoordelingskader                                  | 4        |
| 2.3      | Thema's, aspecten en toetscriteria tijdens de analytische fase    | 5        |
| 2.4      | Methodiek en beoordelingsschaal                                   | 7        |



## 1 Het project: MIRT-verkenning A1-A30

### 1.1 Aanleiding van de MIRT-verkenning A1-A30

Ter hoogte van Barneveld bevinden zich op het Hoofdwegennet (A1, A30) en het onderliggend wegennet (N30) nu en in de toekomst doorstromingsproblemen. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) blijkt dat deze doorstromingsproblemen, zonder aanpassingen aan het wegennet, ook in 2040 aanwezig zijn. Daarnaast staat dit wegtraject hoog op de lijst met verkeersongevallen.

In juni 2018 is een MIRT-onderzoek naar de A1/A30 afgerond. Hieruit kwam naar voren dat de opgave voor de geconstateerde doorstromingsproblemen vooral op de bovenregionale bereikbaarheid ligt en dat de oplossing hoofdzakelijk gezocht moet worden binnen infrastructurele maatregelen. In het BO-MIRT van november 2018 is afgesproken dat er voor de A1/A30 een Verkenning wordt gestart en zijn afspraken gemaakt over een realisatiebudget van €40,9 miljoen. Op 11 maart 2019 is de Startbeslissing voor de Verkenning getekend door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

In de MIRT-verkenning zal inzicht verkregen worden op welke manier de doorstroming van de A1, in samenhang met optimalisatie in de aansluiting A1/A30, het beste kan worden verbeterd. Bij deze verbetering zullen in ieder geval “filevorming” en “terugslag op de snelweg en het onderliggend wegennet” belangrijke kenmerken zijn om te beoordelen of er voldoende sprake is van een verbetering.

### 1.2 Doelstelling van de MIRT-verkenning A1-A30

Doelstelling van de MIRT-verkenning A1-A30 is het zoeken naar oplossingsrichtingen die een bijdragen leveren aan het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de A1 tussen de aansluitingen Barneveld (15) en Voorthuizen (16) en op de aansluiting A1/N30/A30 zelf.

De verkenning zelf is onderdeel van een studie- en realisatieproces, dat uiteindelijk leidt tot het in gebruik nemen van de benodigde wegaanpassingen. De verkenning wordt uitgevoerd volgens de MIRT-spelregels en moet leiden tot een (met de direct betrokken omgevingspartijen afgestemd) voorkeursalternatief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, waarin de hoofdstructuur van de te realiseren oplossing voor het doorstromingsprobleem wordt beschreven.

Gezien de doelstelling van de MIRT-verkenning wordt de verkenning aangemerkt als ‘sectoraal’. Maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets en ruimtelijke ordening vallen buiten de scope van de MIRT-verkenning. Dergelijke zaken kunnen eventueel wel worden meegenomen als meekoppelkans. Verkeersmanagement is wel onderdeel van de verkenning (bv. smart mobility maatregelen).

Naar verwachting zal de A1 niet met meer dan twee rijstroken worden verbreed. Daarom wordt vooralsnog uitgegaan van het volgen van de reguliere Tracéwetprocedure zonder structuurvisie.

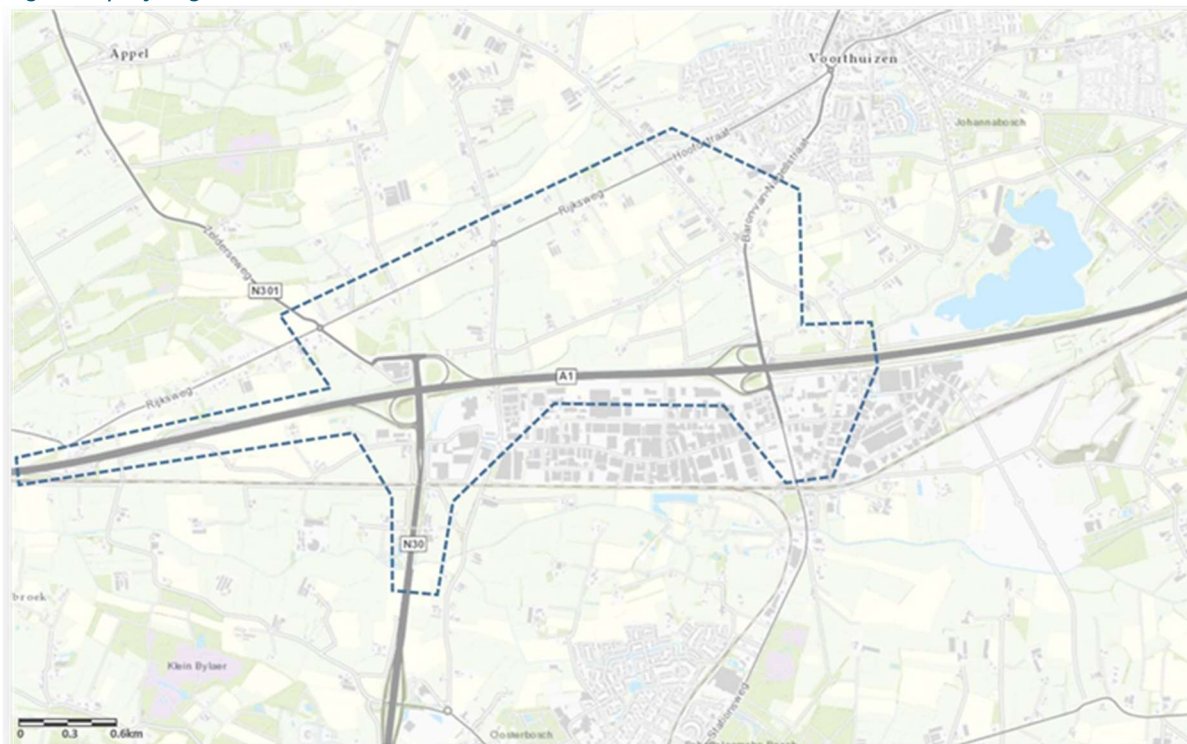
### 1.3 Project- en studiegebied

De scope van de verkenning A1-A30 bestaat uit een projectgebied en een studiegebied. Het projectgebied is het gebied waarbinnen in de verkenning wordt gezocht naar kansrijke maatregelen. Dat neemt niet weg dat uit de verkenning naar voren kan komen dat ook (kleine) aanpassingen nodig zijn die net buiten het projectgebied liggen.

Het **projectgebied** (zie omlind gebied in figuur 1) betreft de volledige aansluiting van de A1 met de A30, met daarbij inbegrepen de aansluitingen op de N301 en de N303 (Voorthuizen). Meer concreet omvat het projectgebied in elk geval de volgende verbindingen:

- A1 tussen hm 51,6 en hm 57,5 (de lengte van het tracé is daarmee 5,9 km)
- A30/N30 tussen hm 23,9 en aansluiting A1/N301
- N301 tussen hm 24,7 tot aan aansluiting A1/A30)
- De Rijksweg vanaf de rotonde met de N301 tot aan de N303 (Rondweg Voorthuizen)
- N303 tussen aansluiting met de Rijksweg tot en met de aansluiting Voorthuizen op de A1.

*Figuur 1 projectgebied A1-A30*



Het **studiegebied** reikt verder dan het projectgebied; dit is het gebied waarvoor de effecten van de onderzochte maatregelen in beeld worden gebracht. De omvang van het studiegebied kent geen harde grenzen. Het studiegebied wordt bepaald door te verwachten effecten van de maatregelen en verschilt daarmee per te onderzoeken aspect.



## 1.4 Aanpak MIRT-verkenning

De verkenningfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een voorkeursalternatief te selecteren en te besluiten over de vervolgfase. Deze MIRT-verkenning bestaat uit vier fases:

1. Startfase: opstellen plan van aanpak en probleemanalyse;
2. Analytische fase: Oplossingsrichtingen in beeld brengen en eerste zeef;
3. Beoordelingsfase: Uitwerken en beoordelen van kansrijke oplossingen en tweede zeef;
4. Besluitvormingsfase: de vaststelling van het voorkeursalternatief uit te werken in het (O)TB.

### *Startfase*

De MIRT-verkenning start formeel na de vaststelling van voorliggende startbeslissing. De eerste fase staat in het teken van het opstellen van een plan van aanpak en nader uitwerken van de opgave (probleemanalyse). Aangezien de probleemanalyse al zeer uitvoerig is onderzocht in het regionale MIRT-onderzoek is de verwachting dat deze fase snel kan verlopen.

### *Analytische fase*

In de tweede fase worden in overleg met de betrokken instanties, oplossingsrichtingen in beeld gebracht die op hoofdlijnen worden geanalyseerd en beoordeeld op doelbereik, kosten en uitvoerbaarheid. Op basis hiervan vindt een eerste zeef plaats van kansrijke oplossingsrichtingen. Deze worden vastgelegd in een Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO).

### *Beoordelingsfase*

In de derde fase worden de geselecteerde alternatieven nader uitgewerkt en beoordeeld op hun effecten. Hierbij worden in elk geval verkeersanalyses uitgevoerd, (onderscheidende) milieueffecten in beeld gebracht en een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) opgesteld.

### *Besluitvormingsfase*

In de vierde en laatste fase vindt de besluitvorming plaats. Met inachtneming van de resultaten van de eerdere fases, en na overleg met de betrokken bestuursorganen, kiest de Minister een voorkeursalternatief. Het geselecteerde voorkeursalternatief zal in de Planuitwerking worden uitgewerkt. Afhankelijk van de omvang van de ingreep kan dit zijn het doorlopen van een Tracéwetprocedure in de vorm van een Ontwerp-tracébesluit (OTB) en Tracébesluit (TB) dan wel andere besluitvorming om te komen tot uitvoering. Het voorkeursalternatief wordt aan de Tweede Kamer gezonden.

Voor het verbeteren van de doorstroming worden in deze verkenning enkele alternatieven uitgewerkt. Deze zullen worden beoordeeld op hun effecten waarna een keuze kan worden gemaakt voor een voorkeursalternatief. Het in beeld brengen van de effecten gebeurt op netwerkniveau: niet alleen de effecten op het hoofdwegennet, maar ook die op het onderliggend wegennet worden in beeld gebracht en meegewogen bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Het uitgangspunt is dat de verkeersveiligheid in de nieuwe situatie nooit mag afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast is verkeersveiligheid een belangrijke indicator bij de vergelijking van eventuele varianten.

### *Tracéwetprocedure zonder structuurvisie*

Voor dit project is de tracéwetprocedure verplicht. De Tracéwet beoogt een zorgvuldig proces voor de besluitvorming over de aanleg of het wijzigen van de hoofdinfrastructuur. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is het bevoegd gezag en stelt het Tracébesluit vast. De Tracéwet kent twee mogelijke procedures voor zogenoemde Tracéwet-plichtige activiteiten. Een (sectorale) structuurvisie is verplicht bij een wegverbreding met meer dan twee rijstroken (beide richtingen bij elkaar opgeteld). Naar verwachting zal de A1 niet met meer dan twee rijstroken worden verbreed als resultaat van de verkenning. Daarom wordt in deze MIRT-verkenning uitgegaan van de reguliere Tracéwetprocedure zonder structuurvisie.





## 2 Het beoordelingskader tijdens de analytische fase (zeef I)

### 2.1 Doel van deze notitie

In de MIRT-verkenning A1-A30 wordt in twee fases gezeefd van “mogelijke oplossingsrichtingen (longlist) via kansrijke oplossingsrichtingen (zeef I, shortlist) naar een voorkeursalternatief (zeef II)”. In dit zeefproces is op twee momenten sprake van een beoordeling en/of afweging, namelijk tijdens de analytische fase en tijdens de beoordelingsfase. Voorliggende notitie beschrijft het beoordelingskader zoals deze gebruikt wordt tijdens de analytische fase voor de Verkenning A1/A30.

### 2.2 Opbouw van het beoordelingskader

Het beoordelingskader tijdens de analytische fase is opgebouwd aan de hand van de projectdoelstellingen en de eisen uit de wet- en regelgeving en is gebaseerd op het concept beoordelingskader uit de Startbeslissing. Aan de hand van de resultaten van de probleemanalyse, de gebiedsbeschrijving, de informatiebijeenkomsten en de ontwerpateliers worden mogelijke oplossingsrichtingen en maatregelen benoemd. De oplossingsrichtingen zoals beschreven in de Startbeslissing (zie onderstaand kader) bieden hiervoor de basis.

#### Oplossingsrichtingen zoals genoemd in paragraaf 3.2 van de Startbeslissing Verkenning A1-A30

De resultaten uit het regionale MIRT-onderzoek vormen het startpunt voor het identificeren van mogelijke (kansrijke) maatregelen. Daarbij vormt de verbetering van de doorstroming op de A1 en binnen de aansluitingen tussen A1/A30 het uitgangspunt. Invloed op deze opgave zijn verschillende oplossingsrichtingen op het gebied van:

- Toevoegen van capaciteit A1
  - Barneveld –Voorthuizen en vice versa
  - weefstroken
- Aanpassen aansluiting A30
  - Optimalisatie en aanpassing verbindingbogen
  - De aansluiting van de N301 op de A1/A30
- Maatregelen op het onderliggend wegennet

Het doel van zeef I is om de **redelijkerwijs te beschouwen oplossingsrichtingen** te selecteren, dit zijn de kansrijke oplossingen waarmee **voldoende verkeerskundig doelbereik** wordt verwacht en de **haalbaarheid** als positief wordt ingeschat. In deze eerste zeef worden alle oplossingsrichtingen/maatregelen uit de longlist geselecteerd die mogelijk een (onderdeel van een) goede oplossing vormen voor de vastgestelde **verkeer- en verkeersveiligheidsproblematiek**. In deze fase worden de oplossingsrichtingen worden individueel beoordeeld op doelbereik (probleemoplossend vermogen), vergunbaarheid (externe effecten) en haalbaarheid (kosten, maakbaarheid, draagvlak). Het is niet de bedoeling om in deze eerste zeef al oplossingen met elkaar te vergelijken en alleen de paar beste oplossingen te selecteren. Dit kan er immers toe leiden dat oplossingen voortijdig afvallen, die later toch kansrijk (of redelijkerwijs te beschouwen<sup>1</sup>) blijken te zijn.

<sup>1</sup> In de m.e.r.-systematiek is het een verplichting om alle ‘redelijkerwijs te beschouwen’ alternatieven te onderzoeken. Wat ‘redelijkerwijs te beschouwen’ precies inhoudt, is niet in de wet vastgelegd. Wel is een veel gebruikte interpretatie dat het gaat om alle alternatieven, waarvoor geldt dat ze voldoende doelbereik hebben en vergunbaar, financieerbaar en maakbaar zijn. Daarnaast geldt dat het moet gaan om onderscheidende alternatieven. Het is niet nodig meerdere alternatieven te onderzoeken, die op voorhand niet onderscheidend zijn qua effecten.

De kern voor zeef I is het beantwoorden van drie vragen per oplossingsrichting:

1. heeft de oplossing voldoende doelbereik?
2. is er sprake van onoverkomelijke belemmeringen en/of zwaarwegende effecten, die kunnen leiden tot onvergunbaarheid of onacceptabele oplossingen (showstopper)?
3. is de oplossing realiseerbaar en maakbaar binnen het beschikbaar gestelde budget?

In zeef I vallen **alleen** die oplossingsrichtingen **af** die duidelijk onvoldoende doelbereik hebben, óf duidelijk niet maakbaar zijn binnen budget, óf duidelijk tot onacceptabele/onvergunbare situaties leiden. Als dit niet aan de orde is, gaat het om een oplossingsrichting die richting zeef II nader onderzocht wordt. Bij de beoordeling van de maatregelen en oplossingsrichtingen van de longlist naar de kansrijke alternatieven kunnen maatregelpakketten worden gevormd, waarbij een combinatie van maatregelen tot voldoende doelbereik leiden.

## 2.3 Thema's, aspecten en toetscriteria tijdens de analytische fase

Onderstaand beoordelingstabel geeft aan welke aspecten in de analytische fase ten behoeve van zeef I per oplossingsrichting in beeld worden gebracht en op welk criterium de oplossingsrichting beoordeeld wordt. De laatste kolom geeft als indicatie aan wanneer een oplossing als kansrijk beoordeeld wordt. De aspecten en criteria zijn een uitwerking en concretisering van het in de Startbeslissing (paragraaf 3.1) genoemde beoordelingskader.

| Thema                | Aspect                           | Criterium  | Wanneer kansrijk? Oplossing....  |
|----------------------|----------------------------------|--|--|
| Verkeers-afwikkeling | Doorstroming                     | I/C - verhouding   | Neemt huidige knelpunten weg & leidt tot voldoende reductie van de I/C verhouding  |
|                      |                                  | Reistijd   | Draagt bij aan het verkorten van de reistijd op de drie HWN relaties* & Leidt niet tot aanzienlijke verslechtering OWN                     |
|                      |                                  | Voertuigverliesuren (VVU)                                      | Draagt bij aan de totale vermindering van het aantal voertuigverliesuren binnen het studiegebied   |
|                      | Bereikbaarheid                   | Voorspelbaarheid van de reistijd                               | De betrouwbaarheid van de reistijd gaat omhoog, spreiding rondom de gemiddelde reistijd neemt naar verwachting af.                         |
|                      |                                  | Robuustheid van het netwerk                                    | Mate waarin verstoringen invloed hebben op de reistijden/vertragingen neemt af   |
|                      |                                  | Netwerkeffect HWN  | Geen nieuwe/vergroting knelpunten op het aangrenzende HWN  |
|                      |                                  | Netwerkeffect OWN  | Geen nieuwe/vergroting knelpunten op het aangrenzende OWN  |
| Verkeers-veiligheid  | Risicolocaties, ontwerpelementen | Beïnvloeding bestaand knelpunt HWN                             | Aantal risicolocaties neemt af & aantal ongevallen neemt naar verwachting af   |
|                      |                                  | Wijziging risicolocaties en kans op ongevallen OWN             | Er is (met eventueel mitigerende maatregelen) geen sprake van een toename van het aantal risicolocaties en het verwachte aantal ongevallen |
| Omgevings-aspecten   | Luchtkwaliteit                   | Mate van blootstelling aan PM <sub>10</sub> en NO <sub>x</sub> | Voldoet aan de Wet milieubeheer (NSL) & leidt niet tot onoverkomelijke belemmeringen   |
|                      | Geluidhinder                     | Geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen                | Voldoet aan SWUNG & de Wet geluidhinder & leidt niet tot onoverkomelijke belemmeringen   |
|                      | Externe Veiligheid               | Groeps- en plaatsgebonden risico                               | Voldoet aan de regeling Basisnet & leidt niet tot onoverkomelijke belemmeringen  |
|                      | Natuur                           | Natura 2000  | Voldoet aan de Wet natuurbescherming & leidt niet tot onoverkomelijke belemmeringen  |



|                           |  |   |   |
|---------------------------|--|---|---|
|                           |  | Nederlands Natuurnetwerk  | Voldoet aan het provinciaal beleid & leidt niet tot onoverkomelijke belemmeringen                                       |
|                           | Landschap, ruimtelijke kwaliteit en vormgeving     | Aantasting waarden en patronen  | Is uitvoerbaar binnen de vigerend landschapsbeleid rijk, provincie en gemeenten   |
|                           | Cultuurhistorie & Archeologie                      | Aantasting waarden, elementen, patronen en objecten                           | Kernkwaliteiten zijn niet in het geding & voldoet aan Monumentenwet   |
|                           | Water  | Aantasting watersysteem   | Voldoet aan wetgeving en beleid & leidt niet tot onoverkomelijke belemmeringen  |
|                           | Bodem  | Aantasting bodemsysteem   | Voldoet aan wetgeving en beleid & leidt niet tot onoverkomelijke belemmeringen  |
|                           | Duurzaamheid                                       | Energie, CO <sub>2</sub> & Klimaat  | Oplossingsrichting maakt meekoppelkansen op het gebied van Energie, CO <sub>2</sub> reductie en Klimaat niet onmogelijk |
| <b>Kosten en risico's</b> | Kosten   | Investeringskosten  | Is te realiseren binnen (taakstellend) budget   |
|                           |  | Onderhoudskosten  | Is financierbaar binnen vastgesteld Rijksbeleid   |
|                           | Risico's   | Technische maakbaarheid, juridisch/planologische uitvoerbaarheid              | Leidt niet tot onbeheersbare risico's   |
|                           |  | Uitvoeringsfase   | Leidt niet tot onbeheersbare uitvoeringsrisico's  |
| Draagvlak                 | Mate van draagvlak bij (bestuurlijke) stakeholders | Geen zwaarwegende en standhoudende bezwaren vanuit de (bestuurlijke) omgeving |   |

## 2.4 Methodiek en beoordelingschaal

Tijdens de analytische fase (t/m zeef-1) wordt de zogenaamde “stoplichtmethodiek” toegepast. Voor alle aspecten die vallen onder het thema “**verkeersafwikkeling**” en “**verkeersveiligheid**” wordt, op basis van de uitkomsten van de probleemanalyse en op basis van expert judgement, per toetscriterium een inschatting gemaakt of de oplossingsrichting voldoende doelbereik heeft. Hierbij zijn de volgende antwoorden mogelijk:

| Beoordeling | Toelichting op behalen doelbereik “ <b>verkeersafwikkeling</b> ” en “ <b>verkeersveiligheid</b> ”         |
|-------------|---|
|             | Oplossing levert een aanzienlijke bijdrage aan het beoogde doelbereik                                     |
|             | Oplossing levert zeer beperkt / onvoldoende bij aan het beoogde doelbereik                                |
|             | Oplossing heeft een negatief effect op het beoogde doelbereik en/ of leidt tot extra / grotere knelpunten |

Voor alle aspecten die vallen onder het thema “**omgevingsaspecten**” wordt per toetscriterium, een inschatting gemaakt (expert judgement) of er bij de oplossingsrichting sprake is van “no go’s, onoverkomelijke belemmeringen en/of zwaarwegende effecten”, die kunnen leiden tot onvergunbaarheid of onacceptabele oplossingen. Hierbij zijn, na een korte toelichting/beoordeling, de volgende antwoorden mogelijk:

| Beoordeling | Toelichting op “ <b>omgevingsaspecten</b> ”  |
|-------------|--|
|             | Oplossing heeft (na mitigatie) beperkte negatieve impact op het omgevingsaspect                                  |
|             | Oplossing heeft een negatieve impact op het omgevingsaspect, maar leidt niet tot een onoverkomelijke belemmering |
|             | Oplossing heeft een negatieve impact op het omgevingsaspect en leidt tot een onoverkomelijke belemmering         |

Voor alle aspecten die vallen onder het thema “**haalbaarheid & kosten**” wordt, per toetscriterium, een inschatting gemaakt of de oplossingsrichting realiseerbaar en haalbaar is binnen de in de startbeslissing ingeschatte kosten (á €41 miljoen). Hierbij zijn de volgende antwoorden mogelijk:

| Beoordeling | Toelichting op “ <b>kosten en risico’s</b> ”   |
|-------------|--|
|             | Oplossing is betaalbaar binnen het aangegeven budget van €41 miljoen én kent geen onbeheersbare (technische) risico’s en/of steekhoudende bezwaren vanuit de (bestuurlijke) regio                                      |
|             | Oplossing is niet betaalbaar binnen het aangegeven budget, maar valt wel binnen een budget van €41 miljoen - €100 miljoen én kent geen technische risico’s en/of vanuit de (bestuurlijke) regio steekhoudende bezwaren |
|             | Oplossing is, met een geschatte kostenraming van meer dan €100 miljoen, niet betaal én/of kent onbeheersbare (technische) risico’s en/of steekhoudende bezwaren vanuit de (bestuurlijke) regio                         |

Als een oplossingsrichting op één of meerdere punten in die kolom duidelijk niet voldoet (en dus “rood” beoordeeld wordt), dan is het geen kansrijke oplossingsrichting en valt deze af (wordt niet meegenomen in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichting en de beoordelingsfase ten behoeve van zeef II). In principe geldt dat alle oplossingsrichtingen zonder rode beoordeling kansrijk zijn en doorgaan naar de volgende fase. Het kan in een enkel geval wel voorkomen dat er bij een oplossingsrichting sprake is van een opeenstapeling van negatieve effecten (oranje beoordelingen), die samen tot een niet haalbare oplossing leiden. Dit vraagt echter wel om een sterke onderbouwing.