



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-verkenning A1-A30 Barneveld

Participatieverslag

Datum	1 februari 2021
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Bestuurskern Progr.dir. Mobiliteit en Gebieden Den Haag
Informatie	www.mirtverkenninga1-a30.nl
Uitgevoerd door	Ingenieurscombinatie A1-A30: Royal HaskoningDHV, Infram, Buck Consultants, Arcadis
Auteurs	B. Kok

Inhoud

Colofon—2

Inhoud—3

1 Inleiding—4

- 1.2 Aanleiding MIRT-verkenning—4
- 1.3 MIRT-verkenning en participatie—5
- 1.4 Leeswijzer—5

2 Procesbeschrijving—6

- 1.1 Participatie: actieve benadering omgeving—6
- 1.2 Fase 1: van mogelijke naar kansrijke oplossingsrichtingen—6
- 1.3 Fase 2: van kansrijke oplossingsrichtingen naar een voorkeursalternatief—8
- 1.4 Participatie overheden met directe betrokkenheid—10

3 Aandachtspunten vanuit omgeving—11

- 3.1 Aandachtspunten vanuit omwonenden—11
- 3.2 Aandachtspunten vanuit belangenorganisaties—12
- 3.3 Inbreng duurzaamheid- en meekoppelkansen—13

Bijlage I Contactmomenten omgeving

Bijlage II Samenstelling klankbordgroep

1 Inleiding

Voor u ligt het participatieverslag behorende bij de MIRT-verkenning A1-A30 Barneveld. Het verslag bevat een beschrijving van het gevolgde proces met de omgeving én geeft de belangrijkste uitkomsten uit dat proces weer en hoe deze zijn gebruikt voor de stappen en besluiten in de verkenning.

1.2 Aanleiding MIRT-verkenning

Ter hoogte van Barneveld is er op het hoofdwegennet (A1, A30) en het onderliggend wegennet (N30) nu en in de toekomst sprake van doorstromingsproblemen. Uit analyse¹ blijkt dat deze doorstromingsproblemen ook in 2040 aanwezig zijn wanneer er, tussen verzorgingslocatie Palmpol en aansluiting 16 Voorthuizen, geen aanpassingen aan het wegennet plaatsvinden. Daarnaast staan de trajecten A1 aansluiting 15 Barneveld – A1 aansluiting 16 Voorthuizen en A1 aansluiting 15 Barneveld – A30 aansluiting 5 Barneveld Noord hoog op de lijst met verkeersongevallen.²

In juli 2018 is een MIRT-onderzoek³ afgerond naar de knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen voor de doorstroming van het verkeer op de genoemde trajecten. Uit dit onderzoek komt 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 Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2018⁴ is afgesproken dat er voor de A1-A30 een verkenning wordt gestart. Hierbij zijn afspraken gemaakt over 75% van het realisatiebudget (€40,9 miljoen). Op 11 maart 2019 is de Startbeslissing⁵ voor de Verkenning getekend door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Doel van de MIRT-verkenning is om inzicht te krijgen op welke manier de doorstroming van de A1, in samenhang met optimalisatie van aansluiting 15 Barneveld (de aansluiting van de A1 op de A30 en vice versa), het beste kan worden verbeterd. Bij deze verbetering zijn in ieder geval "filevorming" en "terugslag op de snelweg en het onderliggend wegennet" belangrijke kenmerken om te beoordelen of er voldoende sprake is van een verbetering.

De A1-A30 Barneveld is opgenomen in het Regeerakkoord.

¹ Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017), Nationale Markt en Capaciteitsanalyse 2017 Hoofdrapport

² Smart Traffic Accident Reporting (2019), geraadpleegd op 3 oktober 2019

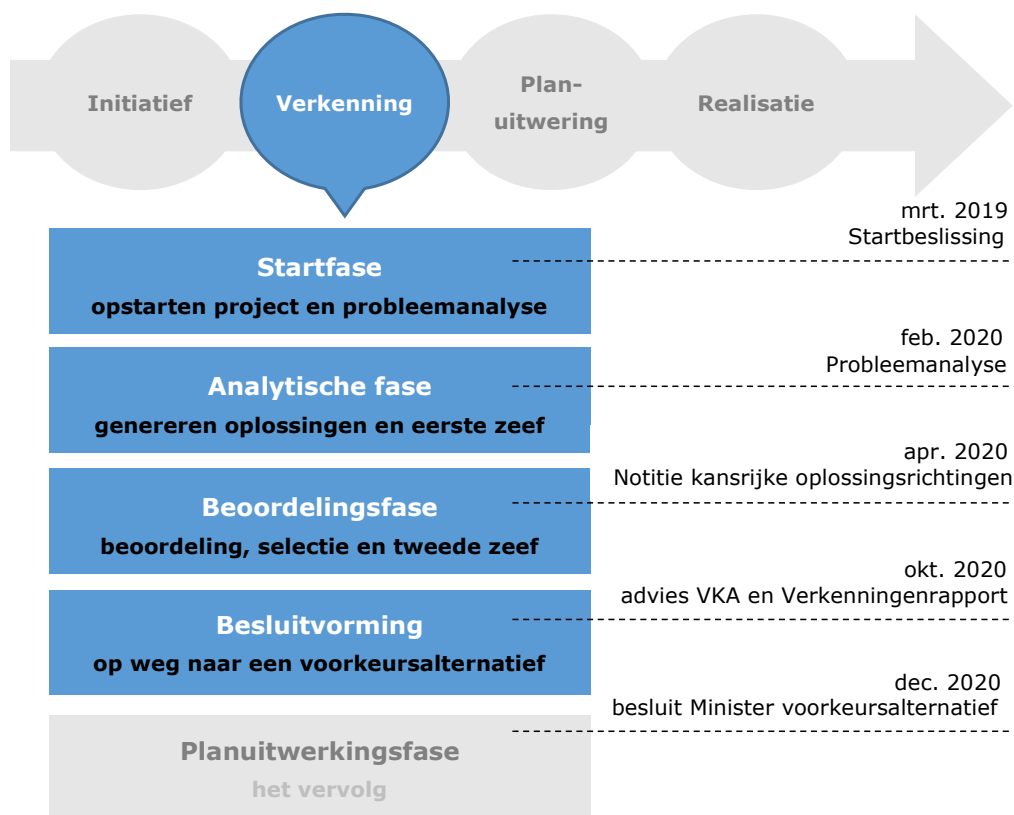
³ Arcadis (2018), MIRT-Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld. Referentie 079778100 B - Datum: 25 juli 2018

⁴ Brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer betreffende de "uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT 21 - 22 november 2018, voortgang van het MIRT" met kenmerk "IENW/BSK-2018/254237"

⁵ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2019), Startbeslissing MIRT-verkenning A1-A30 Barneveld.

1.3 MIRT-verkenning en participatie

De MIRT-verkenning is gestart na de Startbeslissing door de Minister in maart 2019. Onderstaande afbeelding geeft de belangrijkste stappen weer die in de MIRT-verkenning zijn gevolgd.



In de periode van april 2019 tot april 2020 is de probleemanalyse opgesteld en zijn mogelijke oplossingsrichtingen geïnventariseerd. In deze eerste (start en analytische) fase zijn overheden, belangenorganisaties en omwonenden nauw betrokken bij de Verkenning. Ook in de daarop volgende beoordelingsfase, waarin de kansrijke oplossingsrichtingen zijn beoordeeld en richting een voorkeursalternatief is gewerkt, is de omgeving actief geïnformeerd en geraadpleegd.

Dit participatieverslag beschrijft op hoofdlijnen het gevolgde participatieproces en de belangrijkste aandachtspunten, wensen en ideeën die vanuit de omgeving zijn meegegeven in de verschillende fasen van de MIRT-Verkenning A1-A30.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het doorlopen participatieproces beschreven. In hoofdstuk 3 is vervolgens beschreven wat de belangrijkste aandachtspunten zijn die zijn meegegeven vanuit de participatie.

2 Procesbeschrijving

1.1 Participatie: actieve benadering omgeving

De aanpassingen aan de A1 en aansluiting A1-A30 hebben potentiële gevolgen voor weggebruikers, bewoners, ondernemers, instanties en overheden.

De initiatief nemende partijen hechten er veel waarde aan om alle onderscheidende stakeholders goed, vroegtijdig (dus al tijdens de verkenning) en actief te betrekken bij de plan- en besluitvorming. In de verkenning heeft dit concreet vorm gekregen door de omgeving te informeren over de aanpak en stappen, de inhoudelijke voortgang rond oplossingsrichtingen en beoordelingen én de gemaakte keuzes. Ook is er actief gelegenheid geboden voor stakeholders om vragen te stellen en wensen of ideeën kenbaar te maken. Het project heeft zich ingezet om vragen zo goed (en snel) mogelijk te beantwoorden en uitleg te geven over wat er met wensen en ideeën is/wordt gedaan. Ook aandachtspunten die relevant zijn voor de volgende fase (planuitwerking) zijn vastgelegd en zullen in die fase worden meegenomen.

In de MIRT-verkenning is er geen wettelijk moment opgenomen voor 'formele participatie'. Zo is er geen sprake van een verplichte m.e.r.-procedure in deze fase. Het eerste moment van wettelijk verplichte participatie komt ná de verkenning, als het ontwerp-Tracébesluit en eventueel bijbehorend MER ter inzage wordt gelegd.

Participatie is de deelname van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties aan het plan- en besluitvormingsproces. Participatie is nodig om informatie, kennis, belangen en standpunten te delen, met als doel een kwalitatief beter besluit, met meer draagvlak en een korte doorlooptijd. Deze doelen worden bereikt door de meedenkkraft, initiatieven en ideeën uit de maatschappij te gebruiken.

1.2 Fase 1: van mogelijke naar kansrijke oplossingsrichtingen

In fase 1 is op de volgende wijze invulling gegeven aan de participatie.

Informatieavond start verkenning

Op 25 september 2019 is een eerste informatieavond in het gemeentehuis van Barneveld gehouden. Op deze avond was er gelegenheid voor een ieder om in gesprek te gaan met vertegenwoordigers van het Rijk, provincie Gelderland en Regio Foodvalley/gemeente Barneveld. Ook waren er vertegenwoordigers van het project knooppunt Hoevelaken, omdat dit project direct grenst aan en raakvlak heeft met het project(gebied) A1-A30.

Zo'n 30 bezoekers van de informatieavond kregen persoonlijke uitleg over bijvoorbeeld de problematiek rond de doorstroming op de A1 (tussen Voorthuizen en Barneveld) en de relatie met de aansluiting A30. Ook is uitgelegd welke stappen de verkenning kent en hoe er tot één voorkeursalternatief wordt gekomen vanuit verschillende mogelijke oplossingen. Bezoekers is gevraagd naar hun ideeën en wensen en wat zij belangrijk vinden bij een oplossing.

Impressie informatiebijeenkomsten



Informatieavond over oplossingsrichtingen

Op 29 januari 2020 vond een tweede informatiebijeenkomst plaats. Deze bijeenkomst stond vooral in het teken van de mogelijke oplossingsrichtingen om de problemen op de A1 en op de aansluiting A1-A30 zelf aan te pakken. De mogelijke oplossingsrichtingen werden op borden gepresenteerd, waarbij per oplossingsrichting een globaal ontwerp én een beoordeling op hoofdlijnen op een aantal belangrijke aspecten te zien was. De ongeveer 100 belangstellenden konden hun opmerkingen over de oplossingsrichtingen kwijt en konden suggesties doen voor eventuele andere oplossingen.

Nieuwsbrief en website

Naast de informatiebijeenkomsten is de omgeving geïnformeerd via de projectwebsite (<https://www.mirtverkenninga1-a30.nl/>) en nieuwsbrieven, waar men zich via de projectwebsite voor kon aanmelden. Op de projectwebsite kan men ook vragen en opmerkingen aan het project stellen/meegeven. Binnengekomen vragen en opmerkingen zijn steeds binnen maximaal 2 weken beantwoord. Ook zijn veelvoorkomende vragen in een Q&A opgenomen op de website.

1-op-1 gesprekken belanghebbenden

In deze fase is met een aantal direct omwonenden van de aansluiting A1-A30 1-op-1 gesproken. Dit vanwege hun specifieke belangen (eigendom van grond, vastgoed) in relatie tot het mogelijke ruimtebeslag van oplossingsrichtingen. Met hen is afgesproken om ze gedurende de verkenning persoonlijk op de hoogte te houden van de vorderingen en navolgende stappen.

Klankbordgroep

Voor deze verkenning is tevens een klankbordgroep geformeerd. Deze bestaat uit professionals van geselecteerde (overheids)instanties én belangenorganisaties (zie voor deelnemende partijen bijlage II). Rol van de klankbordgroep is om het project te adviseren over de waarden en belangen in het gebied, over specifieke wensen/randvoorwaarden en om mee te denken in de totstandkoming en beoordeling van oplossingsrichtingen.

De klankbordgroep is in de eerste fase twee keer bijeen gekomen (op 28 augustus 2019 en 8 oktober 2019). In de eerste bijeenkomst is de aanpak van de verkenning incl. de participatie-aanpak besproken. De klankbordgroep, inclusief vertegenwoordigers van de hulpdiensten, is vervolgens uitgenodigd in één van de ontwerpdeliers om daar bij te dragen aan de inventarisatie van de mogelijke oplossingsrichtingen.

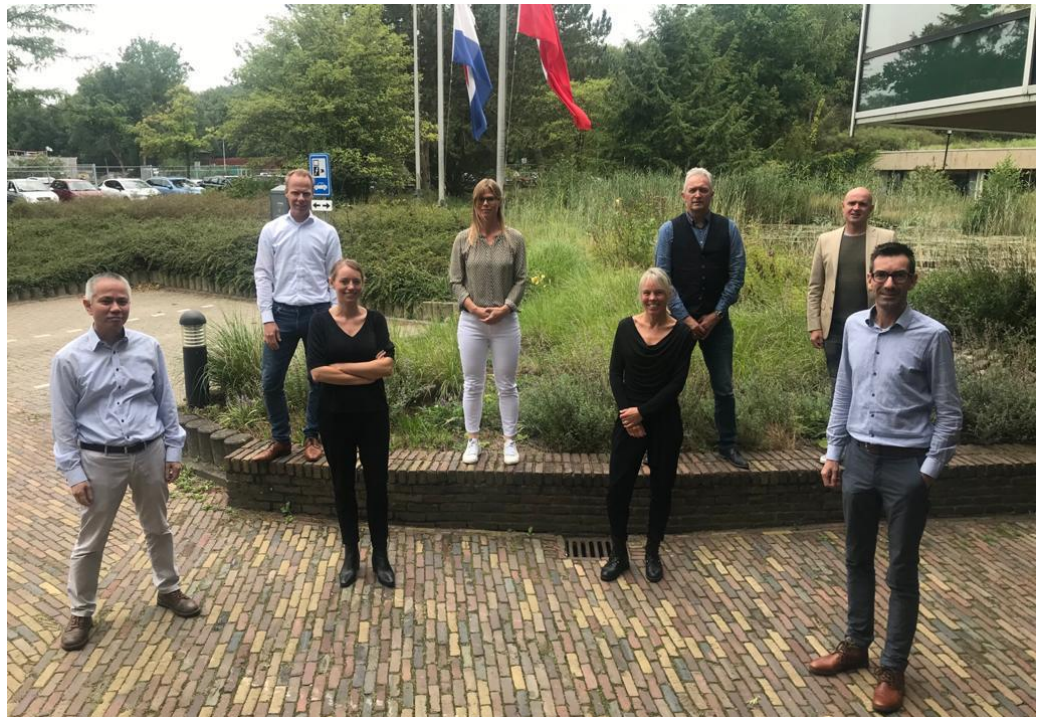
1.3 Fase 2: van kansrijke oplossingsrichtingen naar een voorkeursalternatief

In fase 2 is de werkwijze rond participatie uit fase 1 gecontinueerd.

Online presentatie i.v.m. COVID-19

Vanwege de situatie en richtlijnen rond COVID-19 was een nieuwe fysieke bijeenkomst (op het gemeentehuis) niet mogelijk. In de plaats van een bijeenkomst is een uitgebreide en professionele online presentatie gemaakt door het project, om op die manier de omgeving op de hoogte brengen van de stand van zaken. In deze presentatie (te zien via deze link: <https://www.mirtverkenninga1-a30.nl/nieuws/1739937.aspx?t=Bekijk-de-presentatie>) is inzicht gegeven in de uitwerking van de kansrijke oplossingsrichtingen, de onderzoeksresultaten en de vervolgstappen.

Mensen zijn actief in de gelegenheid gesteld om naar aanleiding van de presentatie te reageren. Dat kon via de website én telefonische gesprekken, waarin mensen door het projectteam persoonlijk te woord zijn gestaan.



Het projectteam A1-A30

De direct belanghebbenden zijn ook in deze fase 1-op-1 geïnformeerd. De gesprekken zijn – vanwege de specifieke belangen - steeds gevoerd vooruitlopend op de informatievoorziening naar een breder publiek en in aanwezigheid van vertegenwoordigers van project Hoevelaken.

Klankbordgroep

In deze fase is de klankbordgroep geïnformeerd over de uitkomsten uit de onderzoeken en beoordelingen van de kansrijke oplossingsrichtingen. Vervolgens is zij geconsulteerd op het voorgenomen voorkeursalternatief.

De interactie met de omgeving heeft geleid tot een beeld van wat de omgeving belangrijk vindt, waar voorkeuren liggen en welke zorg- en aandachtspunten er leven. Deze informatie is meegenomen in de oplossingsrichtingen en zal door de minister van IenW meegewogen worden in de besluitvorming rond het voorkeursalternatief. De inhoudelijke punten zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

1.4 Participatie overheden met directe betrokkenheid

De verantwoordelijkheid en het trekkerschap voor de MIRT-verkenning A1-A30 ligt namens het Rijk bij het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). IenW is op basis van de Tracéwet verantwoordelijk voor besluitvorming over wijzigingen aan het hoofdwegennet. De formele bevoegdheid voor het vaststellen van een voorkeursalternatief én voor het daarop volgende Tracébesluit ligt dus bij de minister van IenW.

Naast IenW zijn ook Rijkswaterstaat, de provincie Gelderland, Regio Foodvalley en gemeente Barneveld intensief betrokken bij de verkenning. Rijkswaterstaat als beheerder van de A1 en de A30 en van de aansluitingen met het onderliggend wegennet. Provincie Gelderland en Regio Foodvalley zijn beiden medefinancier en (mede)verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de economische kerngebieden in de provincie, waaronder de bereikbaarheid daarvan.

Gemeente Barneveld hecht veel waarde aan een goede bereikbaarheid van de gemeente en de oplossingsrichtingen spelen zich op het grondgebied van de gemeente af.

De alternatieven hebben ook impact op gemeente Nijkerk. Gemeentes Nijkerk en Barneveld hebben, als partners binnen de regio Foodvalley, regelmatig onderling afstemming gehad.

Deze partijen hebben hun wensen, ideeën, aandachtspunten en voorkeuren structureel kunnen inbrengen en onderling uitwisselen. Deze samenwerking kreeg vorm in een kernteam, een ambtelijk overleg en een directeurenoverleg, waarin deze partijen allen vertegenwoordigd zijn. De dagelijkse aansturing is door het kernteam verzorgd, de voorbereidende besluitvorming door het ambtelijk overleg en de principe besluiten door het directeurenoverleg.

3 Aandachtspunten vanuit omgeving

In het proces met de omgevingspartijen/ stakeholders zijn diverse aandachtspunten opgehaald. Hieronder zijn op hoofdlijnen de belangrijkste aandachtspunten en reacties weergegeven. Verschillende punten zijn in deze verkenningfase al opgepakt, andere vormen blijvende aandachtspunten voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planuitwerkingsfase.

3.1 Aandachtspunten vanuit omwonenden

De belangrijkste, meest genoemde aandachtspunten uit de participatie zijn:

- Nut en noodzaak van het oplossen van het verkeersprobleem (doorstroming hoofdwegenet, verkeersveiligheid), wordt over het algemeen (h)erkend en onderstreept. Wel is de vraag gesteld of als gevolg van COVID-19 en het huidige verkeersbeeld (minder files, meer thuiswerken) niet van invloed is op de noodzaak voor uitbreiding van de snelweg.
- De 18 mogelijke oplossingsrichtingen geven een compleet beeld van de mogelijkheden voor de aanpak van de problemen.
- Er is niet een overwegende voorkeur of weerstand voor/tegen één van de oplossingsrichtingen naar voren gekomen.
- Een deel vindt het behoud van de verbinding van de N301 op het hoofdwegenet belangrijk, voor de verbinding en bereikbaarheid van/naar achterliggend gebied (o.m. Terschuur, Nijkerk).
- Aandacht voor effecten op geluid(hinder) in de omgeving van de snelweg. Wens voor toepassing stil asfalt op de A1.

Verder is een aantal specifieke wensen/belangen ingebracht:

- Het bereikbaar houden van de voorzieningenstrook Zelderseweg.
- Inpassing van de verbindingbogen A1-A30 in relatie tot het perceel van de autoveiling in de zuidoost-oksel.
- Belangen van eigenaren/bewoners van percelen/woningen grenzend aan of ter hoogte van oplossingsrichtingen. En de wens om 1-op-1 betrokken en op de hoogte gehouden te worden van nieuwe ontwikkelingen binnen het project A1-A30 en het project knooppunt Hoevelaken.

In de selectie van de kansrijke oplossingsrichtingen zijn zowel oplossingen mét knip als zonder knip met de N301 meegenomen. In het onderzoek is vervolgens gekeken naar de effecten van beide type oplossingen op verkeerseffecten (en effecten op o.a. geluid en luchtkwaliteit) op zowel hoofd- als onderliggend wegennet.

In de detaillering van het ontwerp van de oplossingsrichtingen is verkend of door optimalisaties het ruimtebeslag van de oplossing kleiner kon worden gemaakt, om zo de impact op gebruiksfuncties te beperken met oog voor de particuliere belangen.

De ingebrachte aandachtspunten die betrekking hebben op c.q. relevant zijn voor de planuitwerkingsfase zijn in de Klant-eisen-specificatie (KES) opgeslagen. Deze punten worden in de planuitwerking bij de verdere detaillering van het voorkeursalternatief betrokken en afgewogen.

Een deel van de ingebrachte punten is niet overgenomen in de Verkenning:

- Toepassen verhoogde rijbaanscheiding op de A1. Niet overgenomen, na consultatie van onder andere de verkeersveiligheidsexperts van Rijkswaterstaat, omdat hier geen ruimte voor is en dit bovendien tot gevaarlijke verkeerssituaties leidt.
- Spitsstrook richting Amersfoort. Niet overgenomen omdat in het kader van het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken hier al is voorzien in een extra rijstrook; dat is in dit project het uitgangspunt.
- Aanpassen belijning op afrit A1 naar A30, van 2 naar 1 rijstrook. Niet overgenomen omdat 2^e rijstrook nodig is (in huidige situatie) om terugslag verkeer op A1 te voorkomen/ te beperken.
- Homogeniseren (van snelheid) in plaats van nieuw asfalt. Niet overgenomen omdat homogeniseren onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft en er onvoldoende maatschappelijk draagvlak is voor homogeniseren naar een eenduidige snelheid. Inmiddels is overigens het besluit genomen voor landelijk 100 km/u en op dit (en aansluitend) traject in de nacht 120 km/u.
- Op de A1 richting Amersfoort sluiten van de rechterbaan voor wisselen naar de linkerrijstrook. In de richting Apeldoorn uitvoegen niet meer toestaan. Niet overgenomen omdat ervaring met deze maatregelen op andere locaties laat zien dat deze niet leiden tot een verbetering van de verkeerssituatie en een veiliger wegbeeld.
- Snelheid verminderen op de Rijksweg. Niet overgenomen omdat de Rijksweg een gemeentelijke weg is. De voorgestelde snelheidsvermindering leidt niet tot een oplossing voor de A1-A30.
- Wens om effecten te onderzoeken van het scenario waarbij de N301 wordt geknipt en in plaats daarvan een nieuwe aansluiting verder oostelijk op de A1 wordt gerealiseerd. Niet overgenomen omdat een onderzoek naar een nieuwe aansluiting oostelijk op de A1 buiten de scope van dit project valt.

3.2 Aandachtspunten vanuit belangenorganisaties

Aandachtspunten die belangenorganisaties in de klankbordgroep onder meer hebben meegegeven gedurende de verkenning zijn:

- De Veiligheidsregio heeft het belang van de N301 voor de ontvluchtbaarheid (mogelijkheid tot evacueren vanaf de A1 en A30) en bereikbaarheid voor hulpdiensten (in de verbinding zuidzijde A1 – noordzijde A1) ingebracht. Ook een wens is de verbetering van bereikbaarheid van de A1 vanaf de A30.
- De Veiligheidsregio heeft gepleit voor toepassing van vluchtstroken op de A1.
- Het Waterschap heeft ingebracht het belang dat de huidige watergangen (Zeuserse beek, watergang direct langs A1) ook na aanpassing hun functie moeten blijven behouden. En dat er in geval van extra verharding compenserende waterberging moet plaatsvinden.
- De Barneveldse Industriële Kring (BIK) heeft ingebracht het belang van een goede bereikbaarheid van en bebording naar het bedrijventerrein Harselaar.

Deze aandachtspunten zijn allen meegenomen in de oplossingsrichtingen (verbinding N301, vluchtstroken) of het beoordelingskader (bereikbaarheid hulpdiensten, waterberging compensatie). De bebording naar de Harselaar is een punt dat in de planuitwerking nader zal worden bekeken.

Op 14 oktober is de klankbordgroep ingelicht over het voorlopige voorkeuralternatief. De klankbordgroep kan zich over het algemeen vinden in het beoogde voorkeursalternatief en er is een aantal opmerkingen gemaakt.

- Gevraagd is of er mogelijkheden zijn om de afrit richting Terschuur te behouden, mede vanwege het belang van deze afrit voor een eventuele 'hub-locatie' ter hoogte van aansluiting 15.
Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit niet een wenselijke situatie.
- Aandacht gevraagd om de effecten van de beoogde maatregelen straks te monitoren om te bepalen of er niet nieuwe congestielocaties ontstaan.
Dit gebeurt via de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) die jaarlijks wordt geactualiseerd.
- Gevraagd is of er een mogelijkheid is om voor hulpdiensten een calamiteitenverbinding van Amersfoort naar Terschuur te maken?
Dit zal in de planuitwerking nader worden verkend.

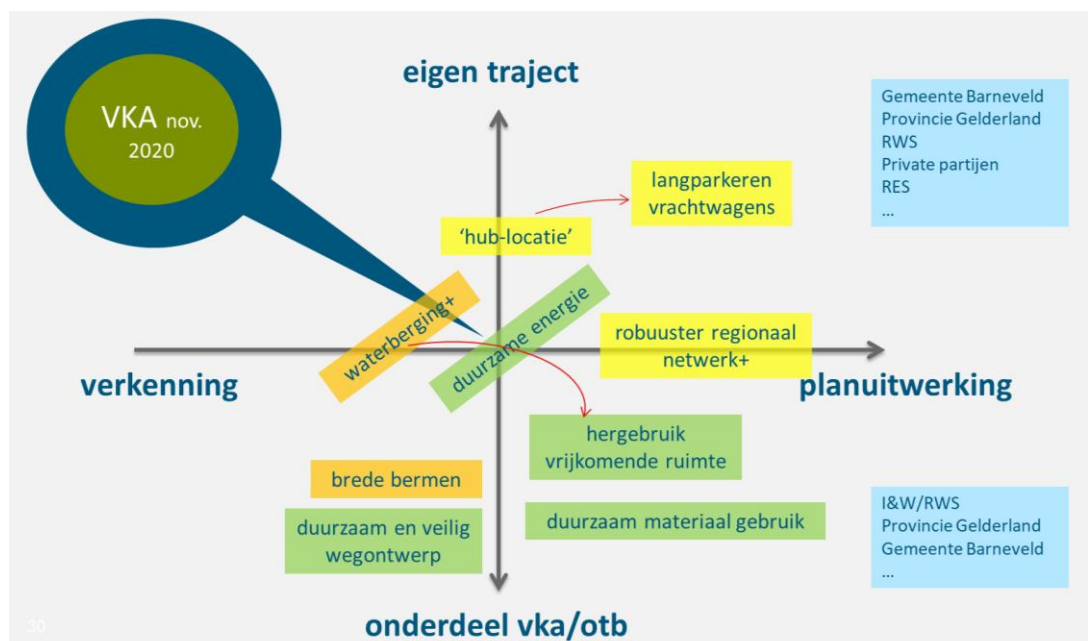
3.3 Inbreng duurzaamheid- en meekoppelkansen

In de Verkenning zijn langs verschillende lijnen mogelijke meekoppelkansen en kansen voor duurzaamheid geïnventariseerd. Zowel bij de initiatief nemende partijen, de relevante stakeholders in het gebied als ook via publieksparticipatie zijn ideeën/voorstellen opgehaald.

Na een eerste brede inventarisatie van de verschillende mogelijke meekoppelkansen en duurzaamheidsmaatregelen zijn vervolgens in zeef 2 de kansrijke meekoppelkansen verder verkend. Hierbij is onder meer gekeken naar het ambitieniveau van de betrokken partijen en zijn de kansen waar mogelijk geconcretiseerd.

Onderstaande afbeelding laat zien welke meekoppelkansen – einde verkenning – nog steeds kansrijk zijn (in groen), welke kansen mogelijk later nog geëffectueerd kunnen worden (in geel) en welke kansen onvoldoende kansrijk zijn gebleken (oranje). Ook is te zien welke kansen een onderdeel zijn van het voorkeursalternatief en welke als onderdeel van de planuitwerking óf langs een eigen traject nader kunnen worden uitgewerkt.

Nadere toelichting is te vinden in de Notitie duurzaamheid- en meekoppelkansen.



Bijlage I

Contactmomenten omgeving

Datum	Bijeenkomst / contact	Onderwerp
28 aug. 2019	Klankbordgroep	Aanpak van de verkenning incl. de participatie-aanpak
12 sep. 2019	Publicatie lokale media	Start verkenning en aankondiging bijeenkomst
25 sep. 2019	Informatiebijeenkomst	Start verkenning
Sep. 20219	Stakeholdergesprekken	1-op-1 gesprekken met stakeholders, belanghebbenden
8 okt. 2019	Klankbordgroep	Ontwerpatelier - inventarisatie van de mogelijke oplossingsrichtingen
29 okt. 2019	Sessie duurzaamheid- en meekoppelkansen	Inventariseren duurzaamheid- en meekoppelkansen
12 dec. 2019	Nieuwsbrief	Start verkenning, probleemanalyse
23 jan. 2020	Klankbordgroep	Mogelijke oplossingsrichtingen
29 jan. 2020	Informatiebijeenkomst	Mogelijke oplossingsrichtingen
16 apr. 2020	Klankbordgroep mail	Informereren Notitie kansrijke oplossingsrichtingen
23 apr. 2020	Nieuwsbrief	Kansrijke oplossingsrichtingen
23 apr. 2020	Overleg hulpdiensten	Kansrijke oplossingsrichtingen; relatie met hulpdiensten
11 mei 2020	Gesprek waterschap	Meekoppelkans waterberging
19 mei 2020	Gesprek gemeente Barneveld	Meekoppelkans duurzame energie
27 mei 2020	Gesprek RWS	Meekoppelkans duurzaam materiaalgebruik
Mei 2020	Stakeholdergesprekken	1-op-1 gesprekken met stakeholders, belanghebbenden
7 jul. 2020	Klankbordgroep	Kansrijke oplossingsrichtingen en beoordelingen
15 jul. 2020	Nieuwsbrief	Uitwerking ontwerpen en eerste resultaten beoordeling
Aug. 2020	Stakeholdergesprekken	1-op-1 gesprekken met stakeholders
27 aug. 2020	Nieuwsbrief	Aankondiging online presentatie
31 aug. 2020	Online presentatie	Kansrijke oplossingsrichtingen en beoordelingen
2 sept. 2020	Telefonische spreekuren	Kansrijke oplossingsrichtingen en beoordelingen
09 sept. 2020	Telefonische spreekuren	Kansrijke oplossingsrichtingen en beoordelingen
10 sept. 2020	Portefeuillehouder overleg Regio Foodvalley	Kansrijke oplossingsrichtingen en beoordelingen
14 okt. 2020	Klankbordgroep	Advies voorkeursalternatief
17 nov. 2020	Nieuwsbrief/website	Bestuurlijke voorkeur uit BO MIRT
n.t.b. 2021	Nieuwsbrief/website/online video	Voorkeursalternatief

Bijlage II Samenstelling Klankbordgroep

Onderstaande organisaties hebben zitting in de klankbordgroep.

Provincie Utrecht
Gemeente Nijkerk
Gemeente Putten
Gemeente Ede
Gemeente Leusden
Gemeente Apeldoorn/Cleantech Regio
Gemeente Amersfoort
Gemeente Voorst
Regio Foodvalley
Waterschap Vallei en Veluwe
ProRail
VNO-NCW Midden
Evofenedex
Gelderse Natuur en Milieufederatie (GNMF)
Transport Logistiek Nederland (TLN)
LTO-Noord
ANWB
Fietsersbond
Politie Gelderland Midden
Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM)
Barneveldse Industriële Kring (BIK)
De Goudreinet (namens bedrijven voorzieningsstrook Zelderseweg)