

Managementsamenvatting

Aanleiding, probleem en doel verkenning

De A1 is een belangrijke schakel in het hoofdwegennet, onder andere als oost-west verbinding tussen de Noordelijke Randstad, de Veluwe, Oost-Nederland en Duitsland. Dit geldt voor zowel het personen- als het goederenvervoer. Aansluiting 15 van de A1 op de A30 ter hoogte van Barneveld is tevens een belangrijke ontsluitingsroute voor de regio Amersfoort en de regio Foodvalley.

Door toenemend verkeer zijn er op de A1 tussen Barneveld en Voorthuizen, de A1 met de aansluiting op de A30 en op de aansluiting van de A30 met de N301, problemen met de doorstroming. De trajecten A1 Voorthuizen-Amersfoort en A1 Amersfoort-Barneveld staan in de nationale file top-10. Ook zijn er problemen met de verkeersveiligheid. Zo staat de aansluiting 15 Barneveld vanaf de A1 Amersfoort richting de A30 Ede in de top-10 van locaties met de meeste verkeersongevallen. Zonder aanpassingen blijven ook in de toekomst de genoemde problemen op deze wegen bestaan.

Op 11 maart 2019 is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Startbeslissing getekend, als startpunt voor de MIRT-verkenning A1-A30. Doel van de verkenning is om inzicht te krijgen op welke manier de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A1, in samenhang met optimalisatie van aansluiting 15 Barneveld (A1-A30), het beste kan worden verbeterd.

De verkenning is uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met Rijkswaterstaat, de provincie Gelderland, Regio Foodvalley en gemeente Barneveld. Gedurende de verkenning zijn omgevingspartijen, omwonenden en belanghebbenden op verschillende momenten geïnformeerd en geconsulteerd.

Oplossingsrichtingen

Bij aanvang van de verkenning zijn 18 mogelijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Deze oplossingsrichtingen zijn vervolgens beoordeeld op: de bijdrage aan de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid, op effecten om de omgeving en op kosten en risico's. Hieruit zijn 6 kansrijke oplossingsrichtingen geselecteerd ('de eerste zeef').

Drie oplossingsrichtingen zijn ontworpen volgens de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen (ROA) van Rijkswaterstaat: ROA Trompet, ROA Ster en ROA Vogelbek. Dit zijn zogenaamde knooppunt-oplossingen, waarbij er geen directe aansluiting meer is met het onderliggend wegennet, hier de N301. De andere drie oplossingsrichtingen hebben nog wel een volledige of gedeeltelijke aansluiting op de N301. Dit zijn: Sober, MIRT optimalisatie II en Haarlemmermeer. Alle oplossingsrichtingen voorzien in een verbreding van de A1 van twee naar drie rijstroken tussen Barneveld en Voorthuizen.

Van deze 6 kansrijke oplossingsrichtingen zijn ontwerpen gemaakt, zijn de effecten, kosten en baten in meer detail onderzocht en zijn deze onderling vergeleken.

Uitkomsten onderzoek kansrijke oplossingsrichtingen

Uit verkeersonderzoek blijkt dat alle kansrijke oplossingsrichtingen de problemen met de doorstroming op de A1 tussen Barneveld en Voorthuizen en op de aansluiting van de A1 met de A30 voldoende oplossen. 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 over het geheel 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. 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 via 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.

MIRT optimalisatie II en Haarlemmermeer bevatten specifieke kritische verkeersveiligheidsrisico's. Sober bevat ook een aantal verkeersveiligheidsrisico's. Voor Sober en Haarlemmermeer geldt dat een aantal van de geconstateerde risico's kan worden verkleind of weggenomen, door aanvullende maatregelen te treffen.

Voor wat betreft de effecten op milieu en omgeving is de algemene conclusie 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 de geluidbelasting of verslechtering van de luchtkwaliteit, met name bij de ROA-oplossingsrichtingen. Echter, op geen enkele locatie is een overschrijding van wettelijke grenswaarden te verwachten. Daar waar negatieve effecten zijn te verwachten, is het mogelijk om deze te beperken of te compenseren. Voor alle oplossingsrichtingen geldt dat de gevolgen op de uitstoot van stikstof en het in standhouden van natuurwaarden een aandachtspunt vormen. In de planuitwerking is een beoordeling nodig om te bepalen of er mitigerende maatregelen zijn die de stikstofdepositie voldoende naar beneden kunnen brengen.

De oplossingsrichtingen verschillen in de mate waarin ze bestaande gebruiksfuncties raken. ROA Vogelbek en Haarlemmermeer hebben het grootste ruimtebeslag. Sober heeft het kleinste ruimtebeslag en heeft het kleinste effect op het aantal geraakte woningen, woon- bedrijfs- en agrarische percelen.

Alle oplossingsrichtingen, met uitzondering van Sober, hebben (in beperkte mate) een negatief effect op de beleving van de weg vanuit het landschap. Bij Haarlemmermeer is het lastig om dit effect te verkleinen, vanwege de hoogte en lengte van de fly-over.

Bij ROA Vogelbek kan de voorzieningenlocatie aan de Zelderseweg (tankstations, restaurants) niet behouden blijven. Bij ROA Trompet, ROA Ster en MIRT optimalisatie II is deze locatie niet meer direct bereikbaar via de aansluiting A1-A30 met de N301. Verkeer moet omrijden via aansluiting 16 Voorthuizen.

Sober is financieel gezien het aantrekkelijkst (EUR 73,6 mln.). ROA Trompet is significant duurder (EUR 114,0 mln.). De overige oplossingsrichtingen zijn meer dan 2 keer duurder dan Sober (> EUR 144,6 mln.).

Op basis van de uitgevoerde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) blijkt dat Sober een zeer goed kosten-baten ratio heeft. Sober is de goedkoopste oplossingsrichting, maar genereert substantiële baten op het gebied van reistijdwinst en reisbetrouwbaarheid. In het scenario WLO Hoog heeft Sober een MKBA-ratio van 3,0. De andere oplossingsrichtingen hebben een lager kosten-baten ratio. Deze zijn relatief duur en/of genereren minder bereikbaarheidsbaten.

Naar een voorkeursalternatief

Op basis van de beoordeling van de oplossingsrichtingen hebben Rijk en regio geconstateerd dat oplossingsrichting Sober, met in achtname van een aantal optimalisaties (hierna 'Sober+'), de meest wenselijke oplossingsrichting is en de bestuurlijke voorkeur heeft.

Sober+: lost de huidige doorstromings- en verkeersveiligheidsknelpunten op; leidt niet tot negatieve effecten op het onderliggend wegennet; heeft de kleinste impact op het milieu en de omgeving; is de minst dure oplossingsrichting én heeft het meest gunstige kosten-baten effect. De optimalisaties zijn nodig om tot een verkeersveilige oplossing te komen.

De optimalisaties in Sober+ betreffen:

- a. Het oplossen van het (verkeersonveilige) asymmetrisch weefvak in de verbindingsweg A1-A30 Amersfoort-Ede, door een extra viaduct over de A1 toe te passen om het verkeer

komend vanaf de A30 (N301) met één rijstrook rechts in te kunnen laten voegen met de twee rijstroken komend vanaf de A1 Amersfoort;

- b. Het laten vervallen van de extra afrit op de A1 komend vanuit Amersfoort naar de A30/N301. Verkeer naar de N301 moet omrijden via aansluiting 5 Barneveld Noord op de A30 of via aansluiting 16 Voorthuizen op de A1. Omdat dit een zeer beperkte verkeersstroom is in het gebied, is de extra belasting op het onderliggend weggennet nihil;
- c. De verbindingsboog A30-A1 Ede-Apeldoorn dimensioneren op 70 km/u, waardoor deze in een vloeiende beweging langs bedrijventerrein Harselaar komt te liggen;
- d. Doortrekken van de derde rijstrook op de zuidbaan van de A1 tot circa 1 tot 1,5 km voorbij aansluiting 16 Voorthuizen om terugslag in het weefvak tussen aansluiting 15 Barneveld en aansluiting 16 te voorkomen. Hiervoor is wel een extra kunstwerk nodig.



De investeringskosten van Sober+ bedragen EUR 83,5 mln. Afspraken tussen Rijk en regio over de financiële bijdragen zijn vastgelegd in de Bestuursovereenkomst A1-A30 Barneveld.

In het bestuurlijk overleg MIRT op 26 november 2020 heeft minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat - mede op advies van de bestuurlijke partners provincie Gelderland en Regio Foodvalley/gemeente Barneveld - een bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor de oplossingsrichting Sober+. Op 22 februari 2021 heeft de Minister het voorkeursalternatief vastgesteld.

Vervolg

Het voorkeursalternatief wordt in de vervolgfase – de planuitwerking – nader uitgewerkt. In de planuitwerking zal onder meer aandacht zijn voor: de raakvlakken van het ontwerp A1-A30 met het project A28/A1 Hoevelaken; maatregelen om de restrisico's voor verkeersveiligheid verder te verkleinen en vervolgonderzoek naar effecten op onder meer stikstofdepositie en geluid en de eventueel te treffen mitigerende en compenserende maatregelen. Ook zal in de planuitwerking uitgebreid aandacht zijn voor de inpassing van het ontwerp in de omgeving.