



Met deze nieuwsbrief informeren we u over de voortgang van de MIRT-verkenning A1-A30. In deze editie: nieuws over de bestuurlijke voorkeur die is uitgesproken tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT. Daarnaast vindt u een uitleg van de oplossingsrichting Sober+. In de rubriek 'Uitgelicht' dit keer Bas Hoogeboom van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister spreekt bestuurlijke voorkeur uit

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT op donderdag 26 november heeft minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat een bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor de oplossingsrichting Sober+ (spreek uit SoberPlus).

Hiermee volgt zij het advies van de bestuurlijke partners provincie Gelderland en gemeente Barneveld/Regio Foodvalley. Sober+ is de oplossingsrichting Sober met daarbij (plus) een aantal optimalisaties. Sober+ zorgt voor een betere doorstroming op de A1 en A30. In deze oplossingsrichting blijft de aansluiting met de N301 grotendeels behouden. Uitleg van de optimalisaties kunt u in [dit artikel](#) lezen.

Tussenstap in de besluitvorming

De bestuurlijke voorkeur is een tussenstap in de besluitvorming. Voordat de minister een voorkeursalternatief kan vaststellen, is een verdere uitwerking van Sober+ nodig. Deze uitwerking heeft tot doel te onderzoeken of Sober+ voldoende bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Door de verdere uitwerking van Sober+ verschuift de vaststelling van een voorkeursalternatief naar het eerste kwartaal van 2021.

Van zes naar één oplossingsrichting

In het najaar zijn de zes kansrijke oplossingsrichtingen beoordeeld op hun effecten. Dit zijn: ROA Ster, ROA Trompet, ROA Vogelbek, Sober, MIRT optimalisatie II en Haarlemmermeer. Kijkend naar de effecten van alle oplossingsrichtingen, komt Sober er positief uit.

Sober heeft per saldo de minst negatieve effecten. Wel is het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk om Sober nog op enkele punten aan te passen. Sober met aanpassingen noemen we Sober+.

Van Sober naar Sober+



Figuur: oplossingsrichtingen Sober en Sober+. Klik op de afbeelding voor een grotere weergave

Sober+ heeft vier optimalisaties ten opzichte van Sober. De eerste twee optimalisaties zijn nodig om de verkeersveiligheid te verbeteren (zie nummer 1 en 2 op de kaart).

1. Aanpassing invoegen A1-A30

Bij Sober moet het verkeer vanuit Amersfoort met twee rijstroken invoegen op de enkele rijstrook van de A30 (N301). De optimalisatie in Sober+ is om het verkeer komend vanaf de A30 (N301) met één rijstrook rechts in laten voegen met de twee rijstroken komend vanaf de A1 Amersfoort. Hiervoor is een extra viaduct over de A1 nodig. Deze aanpassing leidt tot een overzichtelijkere situatie voor de weggebruiker.

2. Afrit richting Terschuur vervalt

De oplossingsrichting Sober heeft een korte opeenvolging van twee afritten op de A1: een aparte afrit richting Ede en direct daaropvolgend een aparte afrit richting Terschuur. Dit leidt tot een kans op verkeerd rijden. Omdat de afrit richting Terschuur met bebording niet goed aangekondigd kan worden, komt in Sober+ deze aansluiting te vervallen.

De optimalisaties 3 en 4 hebben naar verwachting een extra positief effect op zowel de doorstroming als op de verkeersveiligheid (nummer 3 en 4 op de kaart).

3. Ruime verbindingsboog Ede-Apeldoorn

Bij Sober was de verbindingsboog Ede-Apeldoorn zodanig ontworpen dat het verkeer 50 km/u kan rijden. De optimalisatie in Sober+ is een ruimere verbindingsboog zodat het verkeer 70 km/u kan rijden. Dit leidt tot minder grote snelheidsverschillen en een betere doorstroming.

4. Verbreding A1 loopt langer door

De verbreding van de A1 naar 3 rijstroken loopt verder naar het oosten door tot 1,5 kilometer voorbij aansluiting 16 Voorthuizen. Dit voorkomt filevorming tussen aansluiting 15 Barneveld en aansluiting 16 Voorthuizen.

Uitgelicht: ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Figuur: Bas Hoogeboom, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

In de rubriek 'Uitgelicht' geven we het woord aan één van de projectpartners. Bas Hoogeboom is vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voorzitter van het Directeuren-overleg van de MIRT-verkenning.

IenW is verantwoordelijk voor de uitvoering en besluitvorming van de verkenning. Hoogeboom is de afgelopen jaren betrokken geweest bij de verkenning. *'Veel mensen beseffen niet hoeveel economische activiteit er in deze regio plaatsvindt. De A1 is één van de belangrijkste internationale verbindingen, rond de aansluiting A1-A30 vindt veel distributie plaats en er is de ontwikkeling van Regio Foodvalley. Dat deze verkenning in het Regeerakkoord staat, geeft aan hoe belangrijk de aanpak is.'*

Noodzaak tot verbetering

In zijn rol als voorzitter let Hoogeboom er vooral op dat alle partijen voldoende gehoord worden. *'Samen met de regio wegen we alle belangen. De noodzaak tot verbetering van het knelpunt wordt door iedereen erkend. We hebben allemaal hetzelfde maatschappelijke doel: een betere doorstroming en verkeersveiligheid. Hierdoor werken we makkelijk constructief samen aan oplossingen, bijvoorbeeld over de aansluiting van het onderliggend wegennet.'*

Zorgvuldigheid

'Nu blijkt dat er nog verdere uitwerking van Sober+ nodig is, gaan we daar zorgvuldig mee om' vervolgt Hoogeboom. *'We willen snelheid, maar vooral een oplossing die voor de toekomst voldoet.'* De vaststelling van een voorkeursalternatief staat nu gepland voor voorjaar 2021 en markeert het einde van de verkenning. Het ministerie draagt het project dan over aan Rijkswaterstaat, die de volgende fases leidt. Hoogeboom: *'De verkenning A1-A30 laat precies zien waar we als ministerie aan werken: een veilige infrastructuur en economische groei, met aandacht voor een duurzame leefomgeving.'*