

## Nieuwsbrief MIRT-verkenning A1-A30

### Informatiebijeenkomst over oplossingsrichtingen (29 januari 2020)

Op woensdag 29 januari jl. vond in het gemeentehuis van Barneveld een informatie-bijeenkomst plaats over de Verkenning A1-A30. Medewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Gelderland en gemeente Barneveld informeerden de ongeveer 100 belangstellenden over stand van zaken in het project.

De informatiebijeenkomst stond vooral in het teken van de 18 mogelijke oplossingsrichtingen om de problemen op de A1 tussen verzorgingslocatie Palmpol en aansluiting 16 Voorthuizen en op de aansluiting A1-A30 zelf (aansluiting 15 Barneveld) aan te pakken. Het project heeft belangenorganisaties en omwonenden betrokken bij het bedenken van de oplossingsrichtingen. Tijdens de bijeenkomst werden de mogelijke oplossingsrichtingen op borden gepresenteerd, waarbij per oplossingsrichting een globaal ontwerp én een beoordeling op hoofdlijnen op een aantal belangrijke aspecten te zien was.

Deze aspecten zijn (zie ook het [beoordelingskader zeef 1](#)):

- effecten op doorstroming en verkeersveiligheid (op de snelweg en lokale wegen)
- effecten op omgeving
- kansen voor duurzaamheid
- kosten en risico's

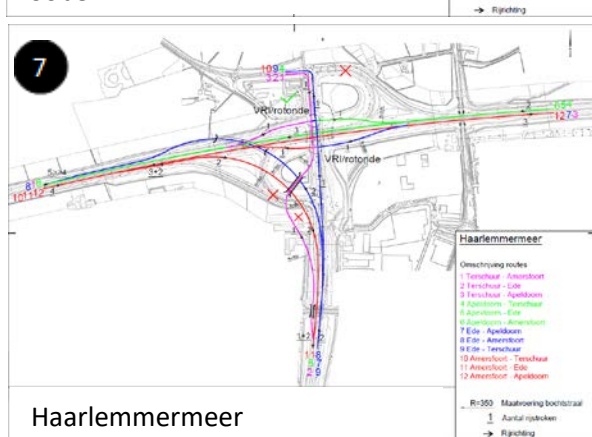
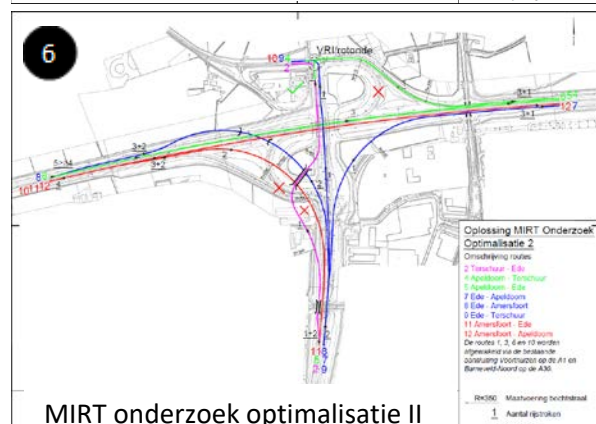
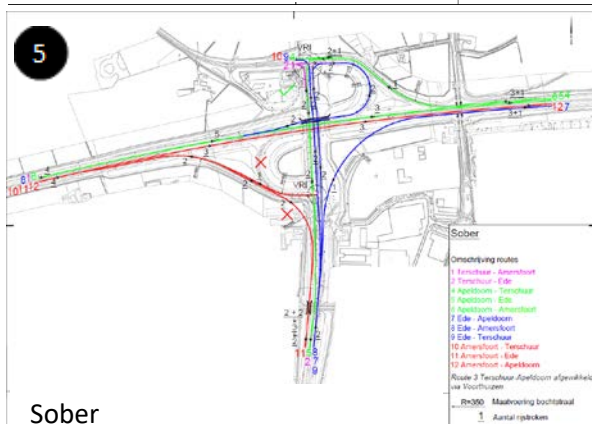
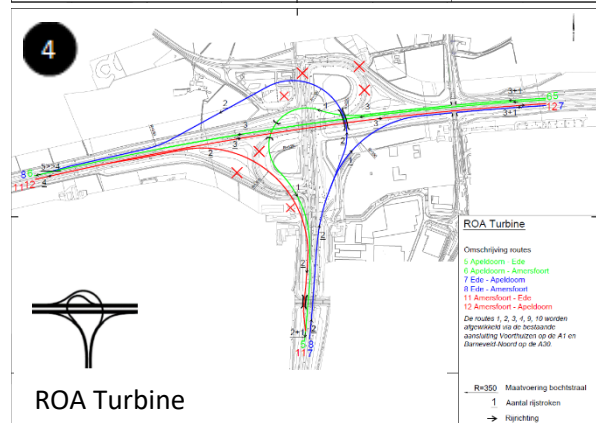
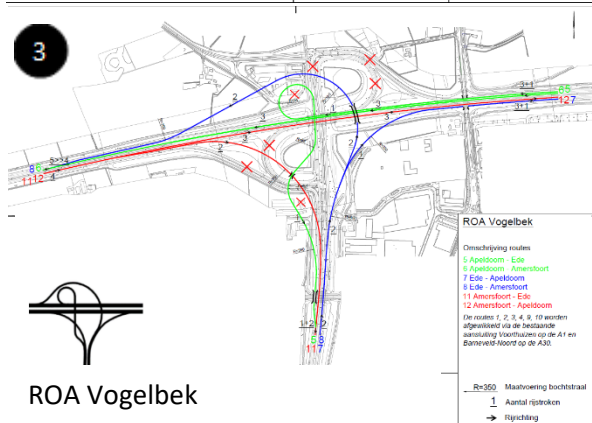
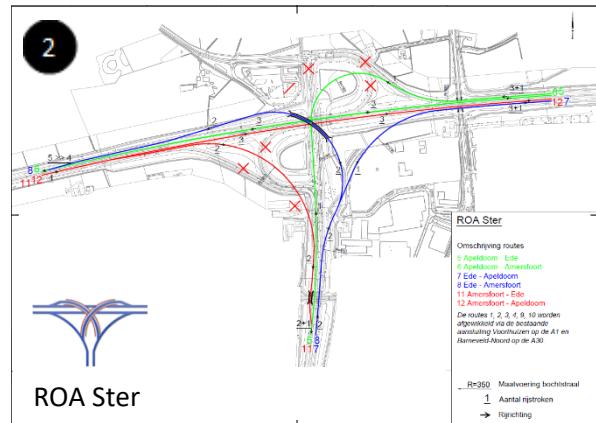
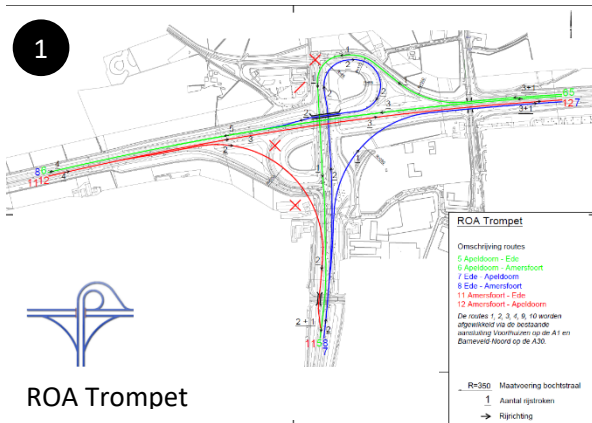
De oplossingsrichtingen kunnen grofweg worden onderverdeeld in drie categorieën:

1. Oplossingsrichtingen waarbij geen directe verbinding meer aanwezig is tussen de N301/Zelderseweg en A1-A30. Deze zijn gebaseerd op standaard vormgevingen uit de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen van Rijkswaterstaat, ofwel 'echte' snelwegaansluitingen. De standaard vormgevingen hebben vanwege hun gelijkenissen namen als Trompet, Ster, Vogelbek en Turbine.
2. Oplossingsrichtingen waarbij nog wel een volledige verbinding aanwezig is tussen de N301/Zelderseweg en A1-A30. Hierbij kan verkeer net als nu vanuit elke richting van de A1 en de A30 de N301 oprijden en omgekeerd. Om de stromen te laten kruisen zijn dan nog steeds verkeerslichten nodig.
3. Oplossingsrichtingen waarbij nog maar een gedeeltelijke verbinding aanwezig is tussen de N301/Zelderseweg en A1-A30. Hiermee wordt bedoeld dat het vanaf de A1 niet meer mogelijk is om de N301 op te rijden en omgekeerd maar vanaf de A30 wel. Verkeer op de A1 kan dan via de rondweg Voorthuizen het achterliggend gebied inrijden.



### 7 kansrijke oplossingen

Inmiddels hebben de betrokken overheidspartijen een besluit genomen over welke van de 18 mogelijke oplossingsrichtingen kansrijk zijn. Dit is vastgelegd in de [Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen](#) (NKO). De volgende 7 oplossingsrichtingen zijn als 'kansrijk' beoordeeld:



Deze oplossingsrichtingen zijn kansrijk, omdat ze op veel aspecten uit het beoordelingskader positief scoren. Bij elk van deze oplossingsrichtingen geldt wel dat er ook onderdelen zijn waarop ze minder gunstig scoren. Over deze oplossingsrichtingen:

- Ze leveren allemaal een positieve bijdrage op de doorstroming op het hoofdwegennet;
- Ze leveren een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. De oplossingen 5 en 6 hebben wel aandachtspunten op dit aspect;
- Eén oplossingsrichting (7) scoort minder goed als het gaat om verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet; omdat deze op andere criteria goed scoort gaat deze wel mee naar fase 2.
- In twee van de oplossingsrichtingen (5 en 7) blijft de N301 direct gekoppeld aan het hoofdwegennet; deze scoren positief op de doorstroming op het onderliggend wegennet. Bij de overige oplossingsrichtingen (1 t/m 4 en 6) wordt de N301 (gedeeltelijk) losgekoppeld. Dit heeft een (beperkt) nadelig effect voor de doorstroming op het onderliggend wegennet;
- Ze leiden niet tot onoplosbare negatieve omgevingseffecten;
- Ze bieden voldoende mogelijkheden voor duurzaamheid en meekoppelkansen;
- De globaal geraamde kosten vallen voor alle oplossingen hoger uit dan het beschikbare budget.

De overige 11 oplossingsrichtingen zijn als 'niet kansrijk' beoordeeld. Deze scoren op één of meer van de beoordelingsaspecten negatief (onoplosbaar) óf scoren negatief op doorstroming én verkeersveiligheid op het hoofdwegennet.

## Nader onderzoek naar de 7 kansrijke oplossingen

Met het vaststellen van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen is fase 1 van de verkenning afgerond. Fase 2 van de Verkenning is inmiddels gestart. In deze fase worden de 7 kansrijke oplossingsrichtingen verder onderzocht en beoordeeld. Het doel is om uiteindelijk tot één oplossingsrichting te komen: het voorkeursalternatief.

De combinatie Royal HaskoningDHV/Infram/Buck Consultancy start met het in detail uitwerken van de 7 ontwerpen. Daarnaast gaan zij met behulp van zogenaamde 'statische' verkeersmodellen de hoeveelheid verkeer per oplossingsrichting voor het jaar 2030 berekenen. Hieruit blijkt of het verkeer goed kan doorstromen. Ook geven de berekeningen inzicht hoe de verkeersstromen wijzigen: kiest verkeer bijvoorbeeld voor een andere route als de A1 beter doorstroomt, welke route kiest het verkeer als de N301 niet meer direct aansluit op de A30? Vervolgens vinden aanvullende analyses plaats met behulp van 'dynamische' verkeersmodellen om extra inzicht te krijgen in de doorstroming op specifieke locaties zoals de nieuwe verbindingbogen, aansluitingen en het onderliggend wegennet.

De uitkomsten van de verkeersberekeningen vormen de input voor de rekenmodellen voor de geluidbelasting en luchtkwaliteit. Uit deze rekenmodellen komt de verandering van de milieubelasting in de omgeving naar voren. Hiermee ontstaat ook inzicht in de eventueel te treffen maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidschermen of stil asfalt.

De resultaten van alle onderzoeken worden vastgelegd in het Verkenningenrapport. Daarin staan, naast de genoemde effecten op verkeer, geluid en luchtkwaliteit, ook de effecten beschreven op bijvoorbeeld natuurwaarden, landschap, het watersysteem, duurzaamheid, het ruimtegebruik in de omgeving en landschappelijke inpassing. Zo wordt het mogelijk om de verschillende alternatieven op al deze aspecten te vergelijken en een keuze te kunnen maken voor een voorkeursalternatief. Met hulp van een "Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse" worden verschillende effecten omgezet in "euro's", zodat bestuurders een afgewogen beslissing kunnen nemen over de vraag welk alternatief de beste oplossing biedt.

Eind 2020 leggen de partijen één oplossing (het voorkeursalternatief) voor aan de Minister, die hierover een besluit neemt. Dit voorkeursalternatief betekent de start van de volgende fase: de planuitwerkingsfase.

## Volgende informatiebijeenkomst (en de impact van de corona-crisis)

Het volgende moment waarop we weer een informatiebijeenkomst organiseren, zal vlak vóór de zomervakantie (juni of begin juli 2020) óf vlak ná de zomervakantie (eind augustus, begin september) zijn. Dit hangt af van de ontwikkelingen rond de maatregelen die in verband met de corona-crisis gelden. Het liefst lichten wij u graag persoonlijk en face-to-face de voortgang in de Verkenning toe. Een fysieke bijeenkomst zoals we dat eerder hebben gedaan op het gemeentehuis in Barneveld kan mogelijk pas weer ná de zomer. Tot die tijd zullen we u op andere manieren zo goed mogelijk op de hoogte houden en u gelegenheid bieden voor het stellen van vragen en het geven van reacties. Dit kan altijd via de website [www.mirtverkenninga1-a30.nl](http://www.mirtverkenninga1-a30.nl).

We houden u de komende maanden op de hoogte van de uitkomsten uit de onderzoeken naar en de beoordelingen van de 7 kansrijke oplossingen.