



gemeente  
**Barneveld**

Zaaknr. 1096428

Collegevoorstel

**Onderwerp:**

voorstel betreffende MIRT Onderzoek aansluiting A1/A30

**Gevraagde beslissing:**

1. Kennisnemen van de rapportage MIRT Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld.
2. De rapportage MIRT Onderzoek per mail toezenden aan de partners in Regio Foodvalley en Regio Amersfoort en aan de overige betrokken partijen.

**Raad**

- ☒ Ter kennisname naar de raad  
Nummer beleidsproduct:  
☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Datum: 14 december 2018 Steller: P.B. Hekman

Afd: Team Verkeer en Water

Aantal bijlagen 5

Afd.hoofd: Portefeuillehouder

*Van Daalen*

**Openbaarheid**

Besluit (voorblad) openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispoint :  
Groentje openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispoint :  
Bijlagen openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, vermelden op bijlage

|                                    | Akkoord            | Bespreken | Aantekeningen |
|------------------------------------|--------------------|-----------|---------------|
| Secretaris                         | <i>[Signature]</i> |           |               |
| Burgemeester                       | <i>[Signature]</i> |           |               |
| Wethouder<br>A. de Kruijf          | <i>[Signature]</i> |           |               |
| Wethouder<br>P.J.T. van Daalen     | <i>[Signature]</i> |           |               |
| Wethouder<br>A.H. van de Burgwal   | <i>[Signature]</i> |           |               |
| Wethouder<br>D. J. Dorrestijn-Taal | <i>[Signature]</i> |           |               |

Beslissing burgemeester en wethouders :

- 7 JAN. 2019

Nummer op besluitenlijst:

02/04

*Conform advies.  
G.*

## 1. Inleiding

In 2017 gaf de gemeente Barneveld namens Regio Foodvalley het adviesbureau Arcadis Nederland B.V opdracht om een MIRT Onderzoek uit te voeren. Provincie Gelderland en Regio Foodvalley hebben het MIRT Onderzoek samen gefinancierd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat participeerden op ambtelijk niveau in het onderzoek. Het MIRT Onderzoek werd afgelopen zomer afgerond.

Zowel de minister als de provincie Gelderland zien in het uitgevoerde MIRT Onderzoek voldoende aanleiding om (meer) gelden beschikbaar te stellen voor het oplossen van het knelpunt. Daarmee komt het beschikbare bedrag op € 40,9 miljoen waarvan € 32,4 miljoen van het Rijk, € 7,5 miljoen van de provincie en € 1 miljoen van de Regio Foodvalley. In het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT van 21 november jl. heeft de minister met de regionale partijen de afspraak gemaakt dat zij een MIRT Verkenning gaat starten.

Na de afronding van het MIRT Onderzoek heeft de stuurgroep de rapportage ontvangen en is de uitkomst met u gedeeld. De betrokken partijen hebben afgesproken om de rapportage niet eerder openbaar te maken dan dat de afspraken uit het BO MIRT gedeeld waren met de Tweede Kamer. De minister heeft op 22 november jl. de Tweede Kamer geïnformeerd.

In de brief aan de Tweede Kamer - stuk 35000-A-78 Uitkomsten BO's MIRT 2018, voortgang MIRT; 22 november 2018 – schrijft de minister het volgende:

*“Ook dit Bestuurlijk Overleg hebben wij stappen gezet in de uitvoering van het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34). Voor de A1/A30 Barneveld zijn wij overeengekomen om extra € 22 miljoen beschikbaar te stellen zodat een Verkenning kan starten. Het doel is om de capaciteit op de A1 te vergroten en de aansluiting van de A30 op de A1 zonder verkeerslichten te realiseren.”*

In de afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 21 en 22 november 2018, is het volgende over de A1/A30 opgenomen:

- *Rijk en regio starten, naar aanleiding van het regionale MIRT-onderzoek, in het voorjaar van 2019 gezamenlijk een MIRT-verkenning voor de aansluiting A1/A30.*
- *Naast de reeds gereserveerde € 10 miljoen, heeft het Rijk nog € 22,4 miljoen extra beschikbaar gesteld voor dit project. Vanuit de regio is 8,5 miljoen euro gereserveerd, behoudens goedkeuring door Provinciale Staten Gelderland.*

Op 29 november jl. zijn de afspraken uit de BO's MIRT besproken in het notaoverleg MIRT tussen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

## 2. Beoogd effect

a) Meetbaar effect

b) Maatschappelijk effect

## 3. Argumenten

### 1.1 Volledig informeren

Door de rapportage ter kennis te sturen naar de raad, informeren wij de raad volledig over het doorlopen proces en de uitkomsten van het MIRT Onderzoek.

### 2.1 Terugkoppelen en bedanken

Veel partijen hebben een bijdrage geleverd aan het MIRT Onderzoek. Dit kan zijn door middel van financiële inspanningen, door het geven van input aan Arcadis tijdens één of beide kenniscafés, door lobbyactiviteiten of op een andere wijze het onder de aandacht brengen van het knelpunt. Wij willen de partners in Regio Foodvalley en Regio Amersfoort en aan de overige actief betrokken partijen door middel van een mail informeren over de resultaten en bedanken voor hun inzet.

## 4. Kanttekeningen

## 5. Financiën

Geen consequenties.



## **6. Uitvoering**

Planning:

Communicatie:

Evaluatie/controle

## **7. Bijlagen**

1. ARCADIS; MIRT-Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld; versie B.1; 27 juli 2018.
2. ARCADIS; MIRT-Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld; Staat van de regio, analyse van problemen en opgaven; 13 juli 2018.
3. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; MIRT Overzicht 2019; pagina 320 productblad A1/A30 (zie voor integraal raadplegen van het MIRT Overzicht 2019: [www.mirtoverzicht.nl](http://www.mirtoverzicht.nl)).
4. Regio Foodvalley; Persbericht R181123, Minister start MIRT Verkenning A1/A30; 23 november 2018.
5. Gemeente Barneveld; nieuwsbrief A1/A30 (concept); december 2018.

# MIRT-ONDERZOEK AANSLUITING A1/A30 BARNEVELD

25 JULI 2018





## Contactpersonen



**HENDRIK JAN BERGVELD**  
Projectleider MIRT-Onderzoek  
Aansluiting A1/A30 Barneveld

**T** +31 (0)88 4261206  
**M** +31 (0)6 27060591  
**E** [hendrikjan.bergveld@arcadis.com](mailto:hendrikjan.bergveld@arcadis.com)

Arcadis Nederland B.V.  
Postbus 220  
3800 AE Amersfoort  
Nederland

---

## Colofon

### Stuurgroep MIRT-Onderzoek A1/A30 Aansluiting Barneveld

- Mevrouw C. Bieze, provincie Gelderland, Gedeputeerde (portefeuille Mobiliteit)
- De heer P.J.T. van Daalen, gemeente Barneveld, Wethouder (portefeuille Verkeer)
- De heer G.J. van den Hengel, gemeente Barneveld, Wethouder (portefeuille Economie, tot 17 mei 2018)

### Projectgroep MIRT-Onderzoek A1/A30 Aansluiting Barneveld

- De heer P. Hekman, gemeente Barneveld
- Mevrouw L. Hick, provincie Gelderland
- De heer B. van Oort, Rijkswaterstaat Oost-Nederland
- De heer R. Vermijs, Rijkswaterstaat Oost-Nederland
- De heer H. Roem, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (tot 1 maart 2018)
- Mevrouw G. Moerman, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (vanaf 1 maart 2018)

### Auteurs rapportage MIRT-Onderzoek A1/A30 Aansluiting Barneveld

- De heer H.J. Bergveld, Arcadis Nederland BV
- De heer N. de Groot, Arcadis Nederland BV
- Mevrouw N. Schaap, Arcadis Nederland BV
- De heer R. Vreeker, Arcadis Nederland BV

### Versiebeheer

| Versie | Datum        | Samenvatting van de wijzigingen                     | Status     |
|--------|--------------|-----------------------------------------------------|------------|
| A      | 22 juni 2017 | Initiële versie                                     | Concept    |
| B      | 13 juli 2017 | Definitieve versie, inclusief verwerking review     | Definitief |
| B.1    | 27 juli 2017 | Definitieve versie, na laatste tekstuele correcties | Definitief |





## Inhoudsopgave

|          |                                                 |           |
|----------|-------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>AANLEIDING, DOEL EN LEESWIJZER</b>           | <b>7</b>  |
| 1.1      | Introductie                                     | 7         |
| 1.2      | Wat voorafging                                  | 7         |
| 1.2.1    | Aanleiding                                      | 7         |
| 1.2.2    | Bestuurlijke context                            | 8         |
| 1.3      | Scope en doel                                   | 13        |
| 1.4      | Leeswijzer                                      | 14        |
| <b>2</b> | <b>PROBLEEMANALYSE</b>                          | <b>17</b> |
| 2.1      | Staat van de regio                              | 17        |
| 2.1.1    | Demografische ontwikkeling                      | 17        |
| 2.1.2    | Economische ontwikkeling                        | 18        |
| 2.1.3    | Ruimtelijke ontwikkeling                        | 20        |
| 2.1.4    | Bereikbaarheid en verkeersveiligheid            | 22        |
| 2.2      | Opgaven                                         | 27        |
| 2.2.1    | Woningbouwopgave                                | 27        |
| 2.2.2    | Hoogopgeleiden en vakmensen binden              | 28        |
| 2.2.3    | Transformatie bedrijventerreinen en kantoren    | 28        |
| 2.2.4    | Verbeteren bereikbaarheid                       | 28        |
| 2.2.5    | Verbeteren verkeersveiligheid                   | 28        |
| 2.3      | Urgentie                                        | 28        |
| <b>3</b> | <b>BETROKKEN PARTIJEN</b>                       | <b>31</b> |
| 3.1      | Projectorganisatie                              | 32        |
| 3.2      | Stuurgroep                                      | 32        |
| 3.2.1    | Gemeente Barneveld                              | 32        |
| 3.2.2    | Provincie Gelderland                            | 33        |
| 3.3      | Ambtelijke werkgroep                            | 34        |
| 3.3.1    | Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | 34        |
| 3.3.2    | Rijkswaterstaat Oost-Nederland                  | 34        |
| 3.4      | Klankbordgroep                                  | 34        |
| 3.4.1    | Bestuurlijke partijen                           | 34        |
| 3.4.1.1  | Rijkswaterstaat (RWS) Midden-Nederland          | 34        |
| 3.4.1.2  | Provincie Utrecht                               | 35        |
| 3.4.1.3  | Gemeente Amersfoort                             | 35        |
| 3.4.1.4  | Gemeente Apeldoorn                              | 36        |
| 3.4.1.5  | Gemeente Nijkerk                                | 36        |

|          |                                                 |           |
|----------|-------------------------------------------------|-----------|
| 3.4.1.6  | Gemeente Leusden                                | 36        |
| 3.4.1.7  | Gemeente Ede                                    | 36        |
| 3.4.2    | Ondernemers                                     | 37        |
| 3.4.3    | Openbaar Vervoer                                | 37        |
| 3.4.4    | Weggebruikers                                   | 38        |
| 3.5      | Participatie in het MIRT-Onderzoek              | 38        |
| <b>4</b> | <b>OPLOSSINGSRICHTINGEN</b>                     | <b>39</b> |
| 4.1      | Afwegingskader                                  | 39        |
| 4.1.1    | Maatregelen (de 5 I's)                          | 39        |
| 4.1.2    | Meekoppelkansen (BREED)                         | 40        |
| 4.1.3    | Beoordelingskader                               | 40        |
| 4.2      | Inventarisatie en toetsing oplossingsrichtingen | 40        |
| 4.2.1    | Openbaar vervoer                                | 41        |
| 4.2.2    | Fietsinfrastructuur                             | 41        |
| 4.2.3    | Smart mobility                                  | 42        |
| 4.2.4    | Weginfrastructuur                               | 43        |
| 4.2.5    | Studiegebied en dwangpunten                     | 44        |
| 4.3      | Alternatieven weginfrastructuur                 | 45        |
| <b>5</b> | <b>UITGEWERKTE VOORKEURSOPLOSSINGSRICHTING</b>  | <b>49</b> |
| 5.1      | Schetsontwerp voorkeursoplossingsrichting       | 49        |
| 5.1.1    | Verkeerseffecten                                | 54        |
| 5.1.1.1  | Intensiteit                                     | 54        |
| 5.1.1.2  | Snelheid                                        | 56        |
| 5.1.2    | Milieueffecten                                  | 58        |
| 5.2      | Kostenraming                                    | 60        |
| 5.3      | Samenvatting                                    | 61        |
| <b>6</b> | <b>AANPAK, BESLUITVORMING EN VERVOLG</b>        | <b>63</b> |
|          | <b>BIJLAGE A PROBLEEMANALYSE</b>                | <b>65</b> |
|          | <b>BIJLAGE B OPLOSSINGSRICHTINGEN</b>           | <b>67</b> |
|          | <b>BIJLAGE C VOORKEURSOPLOSSINGSRICHTING</b>    | <b>73</b> |
|          | <b>BIJLAGE D ALTERNATIEVE VARIANT</b>           | <b>75</b> |
|          | <b>BIJLAGE E KOSTENRAMING</b>                   | <b>77</b> |

# 1 AANLEIDING, DOEL EN LEESWIJZER

## 1.1 Introductie

De Regio FoodValley is een innovatieve kennisregio met nationale en internationale bekendheid. De belangrijkste 'toegangspoort' tot de noordelijke FoodValley is de aansluiting A1/A30, ofwel A1 afrit 15, die in het noordwesten van de gemeente ligt. In de afgelopen jaren zijn er problemen ontstaan met de verkeersafwikkeling op en rondom deze aansluiting. Zowel in de ochtend- als avondspits is er sprake van filevorming, reistijdverlies en ongevallen.

Als gevolg van economische groei en demografische ontwikkelingen neemt het auto- en vrachtverkeer op de A1 in de komende jaren toe. Naar verwachting geldt dit ook voor de problemen op de aansluiting. Een groot deel van het verkeer op de A1 is lange-afstandsverkeer (doorgaand verkeer), wat het een bovenregionaal probleem maakt.

Omdat de aansluiting A1/A30 de belangrijkste toegangsweg is tot de noordelijke FoodValley, is de aansluiting essentieel voor de regio's ambitie om haar positie als belangrijke economische regio uit te bouwen. De aansluiting zoals deze nu is, belemmert de huidige en toekomstige doorstroming op een belangrijke oost-westverbinding en vormt een knelpunt voor de bereikbaarheid van de Regio FoodValley. De oost-westverbinding is daarnaast onderdeel van de TEN-T corridor richting de Baltische staten (TEN-T staat voor Trans-European Transport Network).

Op 7 juli 2016 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen die de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM, inmiddels overgegaan in Infrastructuur en Waterstaat, IenW) oproept nader onderzoek uit te laten voeren. In de motie wordt gevraagd om een onderzoek naar de mogelijke aanpak van het knelpunt A1/A30. Voorts roept de motie de minister op om in gesprek te gaan met de regio FoodValley (met als trekker de gemeente Barneveld) en de provincie Gelderland. Opgeroepen wordt om de aanpak van het MIRT-Onderzoek te bespreken en te kijken naar mogelijkheden om op korte termijn maatregelen te nemen (MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport).

Op 8 december 2016 werd een gewijzigde motie aangenomen met het verzoek aan de minister om met de start van een MIRT-Onderzoek in te stemmen. Hierop is in opdracht van de gemeente Barneveld een Plan van Aanpak geschreven, ter voorbereiding op de opdrachtverlening<sup>1</sup>.

Voorliggende rapportage vormt de weerslag van het MIRT-Onderzoek Aansluiting A1/A30 Barneveld. De resultaten van de onderzoeksactiviteiten zoals beschreven in voorliggende rapportage zijn het rechtstreekse gevolg van afspraken gemaakt in het BO MIRT van het najaar 2017, te noemen<sup>2</sup>:

*'Naar aanleiding van de aangenomen motie A1/A30 (Kamerstuk 34550-A, nr. 27) voert de regio een MIRT-Onderzoek uit. Het Rijk participeert in dit onderzoek. Vooruitlopend op de uitkomsten van het MIRT-Onderzoek heeft het Rijk reeds € 10 miljoen gereserveerd en de regio € 2,5 miljoen. Op basis van de uitkomsten van de NMCA<sup>3</sup> 2017 en het Regeerakkoord spreken Rijk en regio af om de problemen bij het knooppunt A1/A30 Barneveld samen met de regio versneld op te lossen. Rijk en regio zijn bereid hierin te investeren. Hierover treden Rijk en regio de komende tijd in gesprek, en kijken samen of er na afronding van het MIRT-Onderzoek een MIRT-Verkenning kan worden gestart en met welke scope.'*

## 1.2 Wat voorafging

### 1.2.1 Aanleiding

De beleidsstukken van Rijk en regio geven blijk van ambitie waar het gaat om de regio FoodValley. Het Rijk wil Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig houden. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)<sup>4</sup> geeft aan dat de regio FoodValley voor economische topsector Agro & Food een sterke relatie heeft met zowel de Utrechtse regio als met de regio Arnhem-Nijmegen. Agro & Food is één van de drie economische topsectoren van Oost-Nederland (naast Life Sciences & Health en Creatieve Industrie in

<sup>1</sup> Plan van Aanpak MOAB (MIRT-Onderzoek Aansluiting A1/A30 Barneveld), Bureau Tauw, 5 mei 2017.

<sup>2</sup> Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2017, bijlage bij Kamerstuk 34 775-A, nr. 56.

<sup>3</sup> Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 229.

<sup>4</sup> Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, bijlage bij Kamerstuk 32 660, nr. B/51.



en rond Arnhem-Nijmegen en High Tech Systemen en Materialen in Twente). In de laatste Gebiedsagenda voor Oost-Nederland, die door Rijk en regio gezamenlijk is vastgesteld in het BO MIRT, zijn de doelstellingen en ambities uit de SVIR verder uitgewerkt<sup>5</sup>. De hoofdogaven zijn:

- Versterking van het vestigings- en productiemilieu van de topsectoren waaronder Agro & Food;
- Versterken en benutten van de corridors binnen het Trans-European Transport Network (TEN-T);
- Waterveiligheid.

Voor dit MIRT-Onderzoek zijn de eerste twee Rijksopgaven van belang. Voor de regio is het doel de agglomeratiekracht te vergroten door het verbinden en integreren van de regio's rond de kernen Barneveld, Ede en Wageningen. Deze vergrote agglomeratiekracht draagt bij aan de ambitie van de regio om uit te groeien tot een economisch sterke, innovatieve en kennisintensieve regio.

De economische concurrentiepositie die de regio beoogt is sterk gekoppeld aan het bereikbaarheidsvraagstuk voor de regio FoodValley. Daarbij zorgt het internationale karakter van de A1 ervoor dat de snelweg veel gebruikt wordt door lange afstandsverkeer (via de TEN-T corridor naar de Baltische staten). Nationaal vormt de A1/A30 de scharnierverbinding tussen de enerzijds de regio's Arnhem-Nijmegen, regio Twente en Stedendriehoek<sup>6</sup> en anderzijds de noordelijke Randstad (Amersfoort, Amsterdam), wat betekent dat er sprake is van veel bovenregionale verkeersbewegingen. Echter, door de huidige inrichting van de aansluiting A1/A30, is de verkeersafwikkeling niet optimaal en ontstaan files, ondanks de maatregelen die vanuit het MIRT-project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken zullen worden genomen. Met dit project, waarvan de oostelijke projectgrens stopt bij de aansluiting Barneveld (A1/A30), wordt de A1 uitgebreid van 2 naar 4 rijstroken. Daarnaast is er door grote aantal ongevallen tussen met name de verzorgingsplaats langs de A1 en een drukke afrit naar de A30 sprake van een verkeersveiligheidsknelpunt<sup>7</sup>. Het traject Amersfoort-Apeldoorn (koplocatie van de file bij Barneveld) stond in de File Top50 van 2017 op plek 16 (in 2016 op plek 51)<sup>8</sup>. Volgens een onderzoek van de ANWB onder haar leden behoort de A1/A30 tot de top 5 meest genoemde plekken waar knelpunten zijn die ervoor zorgen dat reizigers oponthoud ervaren<sup>9</sup>.

Naar de toekomst toe is de verwachting dat als gevolg van economische groei de filedruk verder zal toenemen. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)<sup>10</sup> blijft er congestie bestaan op de A1 Barneveld-Apeldoorn. Dit traject is bij zowel lage als bij hoge economische groei een knelpunt, met ca. € 20 miljoen aan jaarlijkse verlieskosten in het lage scenario en ca. € 40 miljoen aan jaarlijkse verlieskosten in het hoge scenario. De huidige en toekomstige opgaven vormen de aanleiding voor de start van dit MIRT-Onderzoek.

## 1.2.2 Bestuurlijke context

Het MIRT-Onderzoek moet gezien worden in de politiek-bestuurlijke context waarin de A1/A30 zich al jaren bevindt. In het Plan van Aanpak<sup>11</sup> dat is opgesteld ten behoeve van de start van het MIRT-Onderzoek is de historie reeds uitvoerig beschreven. In voorliggende rapportage is ervoor gekozen specifiek stil te staan bij de bestuurlijke context, aangezien zich hierin nieuwe ontwikkelingen hebben voorgedaan. In chronologische volgorde wordt stilgestaan bij relevante moties, amendementen en besluiten van zowel de Tweede Kamer als van Provinciale Staten.

<sup>5</sup> Gebiedsagenda Oost-Nederland, bijlage bij Kamerstuk 33750-A nr. 25.

<sup>6</sup> Stedendriehoek verwijst naar de steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen. Stedendriehoek is het bestuurlijke samenwerkingsverband tussen zes Gelderse gemeenten en de Overijsselse gemeente Deventer.

<sup>7</sup> AD, 'A1 tussen Terschuur en Barneveld in top 3 gevaarlijkste snelwegen', [www.ad.nl/amersfoort/a1-tussen-terschuur-en-barneveld-in-top-3-gevaarlijkste-snelwegen-af5f052b/](https://www.ad.nl/amersfoort/a1-tussen-terschuur-en-barneveld-in-top-3-gevaarlijkste-snelwegen-af5f052b/), geraadpleegd op 31 januari 2018.

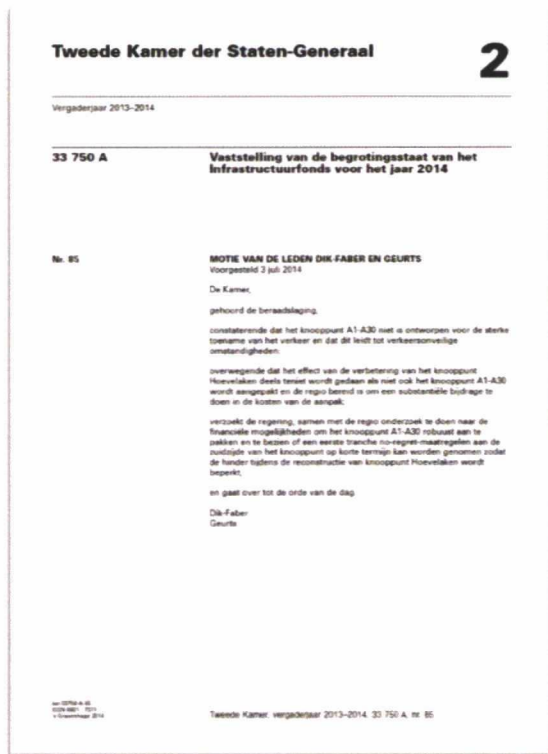
<sup>8</sup> VID, 'File top50 over 2017', <https://vid.nl/top50.html>, geraadpleegd op 31 januari 2018.

<sup>9</sup> ANWB, 'ANWB-leden melden meer dan 4000 knelpunten': <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/mobiliteit/oponthoud>, geraadpleegd op 1 november 2016.

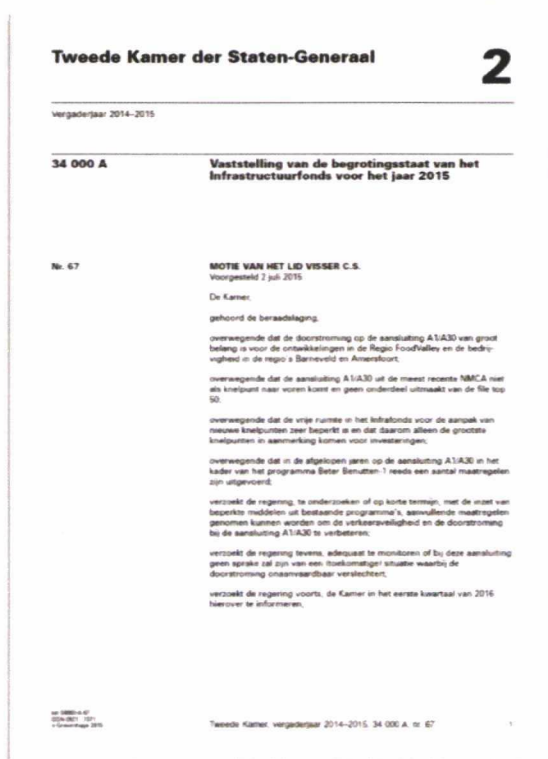
<sup>10</sup> Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 229.

<sup>11</sup> Plan van Aanpak MOAB (MIRT-Onderzoek Aansluiting A1/A30 Barneveld), Bureau Tauw, 5 mei 2017.



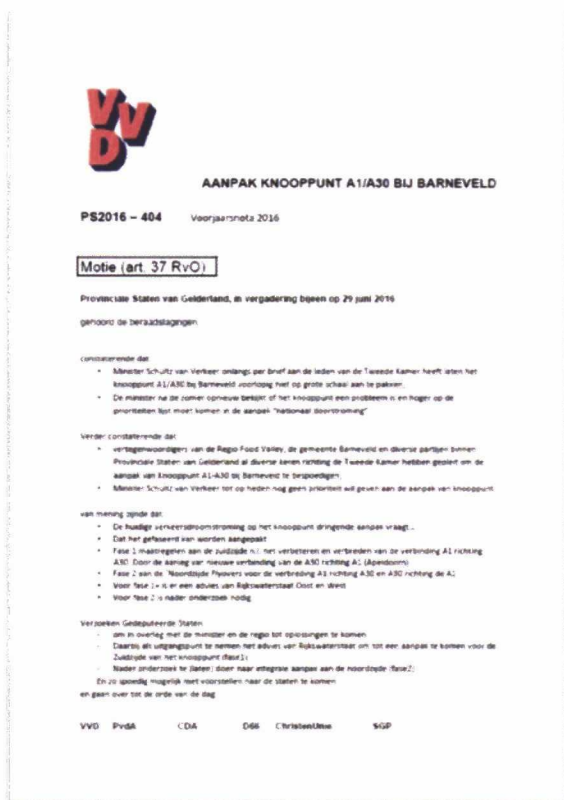


Op 3 juli 2014 wordt in de Tweede Kamer een motie voorgesteld (Kamerstuk 33 750-A, nr. 85) waarin de minister wordt gevraagd onderzoek te doen naar de financiële middelen die beschikbaar gesteld kunnen worden om de aansluiting A1/A30 robuust aan te pakken. Daarbij zou het onderzoek zich moeten richten op maatregelen die op korte termijn genomen kunnen worden. De motie wordt ontraden met als toelichting dat volgens de criteria uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geen sprake is van een knelpunt in het laaggroeiscenario. Wel toont de minister zich bereid mee te werken als de regio een en ander volledig financiert. De motie wordt tijdens de stemming verworpen.



Op 2 juli 2015 wordt een motie omtrent de aansluiting A1/A30 wel aangenomen door de Tweede Kamer. De motie (Kamerstuk 34 000-A, nr. 67) verzoekt de minister 'te onderzoeken welke aanvullende maatregelen op korte termijn, met inzet van beperkte middelen uit bestaande programma's, aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren'. Verder staat in de motie het verzoek aan de minister om te waken voor (toekomstige) verslechterde doorstroming op de aansluiting.

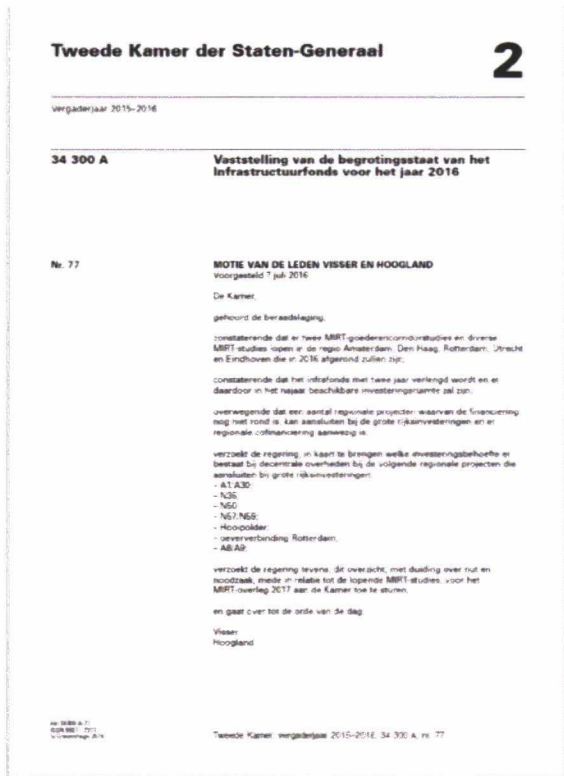
In een brief van 15 maart 2016 (Kamerstuk 34300-A nr. 62) licht de minister toe hoe er invulling gegeven is aan het verzoek in de betreffende motie. Aangegeven wordt dat de aansluiting A1/A30 geen nationaal doorstromingsknelpunt is. Wel wordt een nieuwe NMCA-analyse toegezegd, te starten na de zomer van 2016, met een focus op economische verlieskosten van bereikbaarheidsknelpunten. Op basis van dit onderzoek kan opnieuw naar aanvullende maatregelen gekeken worden.



Naar aanleiding van de brief van 15 maart 2016 stelt de Commissie voor Infrastructuur en Milieu (Cie. IM, nu Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat) aanvullende vragen. In haar brief van 19 april 2016 (Kamerstuk 34300-A nr. 64) informeert de minister de Cie. IM over welke aanvullende maatregelen zijn afgefallen en welke maatregelen genomen zijn (via het programma Beter Benutten; verdubbeling van de rijstroken onderaan de zuidelijke afrit naar de A30 en inrichting van een weefvak) en ze geeft aan dat er twee maatregelen op korte termijn worden voorzien (herinrichting einde spitsstrook op de A1 en verdubbeling van de gehele zuidelijke afrit naar de A30).

Tijdens het Algemeen Overleg MIRT op 23 juni 2016 brengt de Cie. IM op verzoek van de regio FoodValley, regio Amersfoort en gemeente Barneveld de aansluiting A1/A30 opnieuw onder de aandacht, op basis van een door de regio aangeboden petitie<sup>12</sup>.

Op 29 juni 2016 wordt een motie in Provinciale Staten van Gelderland aangenomen (PS2016-404) waarin Gedeputeerde Staten worden verzocht om samen met de minister en de regio tot oplossingen te komen.



Op 7 juli 2016 is in de Tweede Kamer een motie (Kamerstuk, 34 300-A, nr. 77) aangenomen met daarin het verzoek aan de minister om de regionale wensen omtrent de A1/A30 te duiden ten opzichte van de prioriteiten van het Rijk.

Naar aanleiding van het BO MIRT op 12 oktober 2016 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 9) wordt er vanuit de Tweede Kamer wederom aandacht gevraagd voor de aansluiting A1/A30.

<sup>12</sup> Tweede Kamer, 'Petitie Aansluiting A1/A30 bij Barneveld':

[https://www.tweedekamer.nl/debat\\_en\\_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2016A02412](https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2016A02412), geraadpleegd op 20-6-2018.

**Tweede Kamer der Staten-Generaal** **2**

Vergaderjaar 2016–2017

**34 550 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017**

**Nr. 27**

**MOTIE VAN DE LEDEN VISSER EN HOOGLAND**  
Voorgesteld tijdens het Notaoverleg van 29 november 2016

De Kamer,  
gehoord de beraadslaging,  
overwegende dat ten aanzien van het knooppunt A1/A30 de NMCA van 2017 wordt afgewacht om te zien of er sprake is van een rijksknelpunt;  
overwegende dat dit knooppunt volgens de ANWB tot de top vijf van knooppunten in Nederland behoort;  
overwegende dat de regio Food Valley een economische en innovatieve impuls vormt en een goede bereikbaarheid van belang is;  
constaterende dat de bereikbaarheid van de regio vanuit de A1/A30 bij Barneveld onvoldoende is en dat een aantal voorgestelde verbeteringsmaatregelen van het Rijk geen structurele oplossing bieden om de bereikbaarheid echt te verbeteren;  
constaterende dat de provincie Gelderland pas komend voorjaar een besluit zal nemen over een regionale bijdrage voor de aanpak van dit knooppunt op grond van de motie Visser/Hoogland inzake de regionale wegen (34 300-A, nr. 77);  
overwegende dat de regio bereid is om zelf een MIRT-onderzoek te starten om de problematiek en nu en noodzaak van structurele verbeteringen te onderzoeken;  
verzoekt de regering, tot 1 april 2017 een bedrag van maximaal 10 miljoen euro te reserveren als rijksbijdrage voor de aanpassing van de A1/A30;  
en gaat over tot de orde van de dag.

Visser  
Hoogland

van MIRT-A 17  
10-12-2016  
1 december 2016

Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 34 550 A, nr. 27

Tijdens het Notaoverleg MIRT op 28 november 2016 (Kamerstuk 34550-A nr. 52), stelt de minister voor dat zodra de uitkomsten van de NMCA bekend zijn en duidelijk is welke knelpunten aanwezig zijn, ze met de regio in gesprek gaat. Er worden twee moties ingediend:

In een eerste motie (Kamerstuk 34550-A, nr. 27) wordt de regering verzocht een bedrag van maximaal 10 miljoen euro te reserveren als rijksbijdrage voor de aanpassing van de A1/A30.

In een tweede motie (Kamerstuk 34550-A nr. 41) wordt de regering verzocht zich in te zetten voor de realisatie van een verbindingsboog tussen de A30 en de A1 richting Apeldoorn, en daartoe in overleg te treden met de overheden en andere belanghebbenden in de regio, met als doel dat er in het voorjaar van 2017 duidelijkheid gegeven wordt over planning en financiering.

De eerste motie wordt tijdens de stemmingen op 2 december 2016 aangehouden. De tweede motie wordt later vervangen door een gewijzigde motie (Kamerstuk 34 550 A, nr. 51).

**Tweede Kamer der Staten-Generaal** **2**

Vergaderjaar 2016–2017

**34 550 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017**

**Nr. 48**

**AMENDEMENT VAN HET LID VISSER C.S.**  
Ontvangen 6 december 2016

De ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:  
De begrotingsstaat wordt als volgt gewijzigd:

I.

In artikel 12 Hoofdwegen worden het verplichtingenbedrag en het uitgevenbedrag verhoogd met € 10.000 (x € 1.000).

II.

In artikel 13 Spoorwegen worden het verplichtingenbedrag en het uitgevenbedrag verlaagd met € 10.000 (x € 1.000).

**Toelichting**

Het knooppunt A1/A30 behoort volgens de ANWB tot de top 5 van de knooppunten in Nederland. Om de bereikbaarheid van dit knooppunt te verbeteren wordt er € 10 miljoen geïnvesteerd voor aanpassing van het knooppunt A1/A30. Deking wordt gevonden onder de vrije investeringsruimte Spoor.

Visser  
Boschop  
Van Helvert

van MIRT-A 48  
09-12-2016  
1 december 2016

Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 34 550 A, nr. 48

Op 6 december 2016 wordt een amendement ingediend (Kamerstuk 34 550-A, nr.48) voor de begroting van het infrastructuurfonds, met het voorstel om middelen uit het spoorbudget voor 2017 in te zetten voor een rijksbijdrage aan de verbetering van de aansluiting A1/A30. Het voorstel is een reservering van 10 miljoen euro. Ondanks het ontraden door de minister wordt het amendement op 8 december 2016 aangenomen.



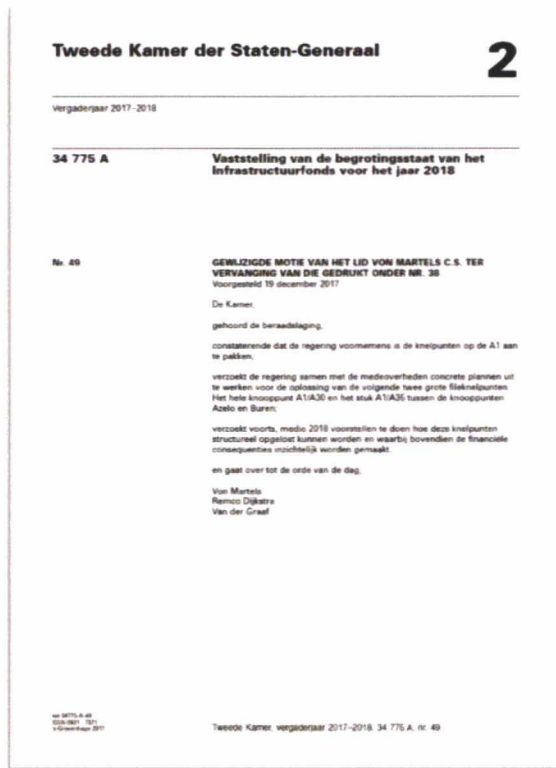
| Tweede Kamer der Staten-Generaal                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                              | 2 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Vergaderjaar 2016–2017                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                              |   |
| 34 550 A                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <b>Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017</b>                                    |   |
| Nr. 51                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <b>GEWIJZIGDE MOTIE VAN HET LID BISSCHOP C. S. TER VERVANGING VAN DE GEDRUKT ORDER NR. 41</b><br>Voorgesteld 5 december 2016 |   |
| De Kamer,<br>gehoord de beraadslaging,<br>constatende dat de verkeerslichten bij het knooppunt A1/A30 ervoor zorgen dat dit knooppunt in de file top vijf van de ANWB staat;<br>overwegende dat onderzoek uitwijst dat opnotheid bij knooppunt A1/A30 jaarlijks voor bijna 10 miljoen euro financiële schade zorgt;<br>overwegende dat de regio Food Valley een economische en innovatieve toegankelijkheid van belang is om deze positie te handhaven;<br>overwegende dat de regio bereid is om ten minste 2,5 miljoen euro te investeren;<br>overwegende dat de Provincie Gelderland pas komend voorjaar een besluit zal nemen over een regionale bijdrage voor de aanpak van dit knooppunt;<br>overwegende dat de regio bereid is om zelf een MIRT-onderzoek te starten om de problematiek en nut en noodzaak van structurele verbeteringen te onderzoeken;<br>verzoekt de regering, zich in te zetten voor de realisering van de aanleg van een verbindingsovergang tussen de A30 en de A1 richting Apeldoorn en verbetering van de verbindingsovergang van Amersfoort richting Ede, en daartoe in overleg te treden met de overheden en andere belanghebbenden in de regio, met als doel dat er in het voorjaar van 2017 duidelijkheid gegeven wordt over planning en financiering. |                                                                                                                              |   |
| te MIRA is af-<br>gesproken met<br>de MIRT-101<br>4 december 2016                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 34 550 A, nr. 51                                                                       |   |
| verzoekt de regering, in te stemmen met de start van een MIRT-onderzoek door de regio en in het kader van de uitkomsten daarvan en de uitkomsten van het NMCA 2017 tot een overwegende beslissing te komen voor de realisatie van structurele maatregelen voor het hele knooppunt, en jaar over tot de orde van de dag.<br>Bisschop<br>Bruins<br>van Nieuwen<br>Visser<br>Hoogland                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                              |   |

Op 8 december 2016 wordt een gewijzigde motie (Kamerstuk 34 550 A, nr. 51, ter vervanging van de motie over de verbindingsovergang A30-A1, Kamerstuk 34550-A, nr. 41) ingediend. In de motie wordt de regering enerzijds verzocht zich in te zetten voor de aanleg van de verbindingsovergang tussen de A30 en de A1 richting Apeldoorn en de verbetering van de verbindingsovergang van Amersfoort richting Ede, met als doel dat er in het voorjaar van 2017 duidelijkheid gegeven wordt over planning en financiering. Anderzijds wordt verzocht in te stemmen met de start van een MIRT-Onderzoek naar de A1/A30 door de regio, en in het kader van de uitkomsten daarvan en de uitkomsten van het NMCA 2017 tot een overwogen beslissing te komen voor de realisatie van structurele maatregelen voor het hele knooppunt.

## BO MIRT Oost-Nederland

|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <b>Slimme en duurzame mobiliteit</b><br>♦ Rijk en regio stemmen in met het voorstel voor een Rijksbijdrage, (voor overbrugging van de eerste helft van 2018) welke inhoudt: €1 miljoen aan Twente, €1 miljoen aan Zvolle-Kampen, €850.000 voor Stedendriehoek, waar minimaal een gelijke cofinanciering vanuit de regio tegenover wordt gezet.<br>♦ Rijk en regio spreken af dat de Rijksbijdrage voor de regio Arnhem - Nijmegen wordt vastgesteld in het volgende Bestuurlijk Overleg Mobiliteit Arnhem-Nijmegen (BOM).                                                                                                                                                                                                                          |
| 2. | <b>A1/A30 Barneveld-Noord</b><br>♦ Naar aanleiding van de aangenomen motie A1/A30 (Kamerstuk 34550-A, nr. 27) voert de regio een MIRT-onderzoek uit. Het Rijk participeert in dit onderzoek. Vooruitlopend op de uitkomsten van het MIRT-onderzoek heeft het Rijk reeds € 10 miljoen gereserveerd en de regio € 2,5 miljoen. Op basis van de uitkomsten van de NMCA 2017 en het Regeerakkoord spreken Rijk en regio af om de problemen bij het knooppunt A1/A30 Barneveld samen met de regio versneld op te lossen. Rijk en regio zijn bereid hierin te investeren. Hierover treden Rijk en regio de komende tijd in gesprek, en kijken samen of er na afronding van het MIRT-onderzoek een MIRT-verkenning kan worden gestart en met welke scope. |

In het BO MIRT van 6 en 7 december 2017 worden de uitkomsten van de NMCA besproken. Afgesproken wordt: 'Naar aanleiding van de aangenomen motie A1/A30 (Kamerstuk 34550-A, nr. 27) voert de regio een MIRT-Onderzoek uit. Het Rijk participeert in dit onderzoek. Vooruitlopend op de uitkomsten van het MIRT-Onderzoek heeft het Rijk reeds € 10 miljoen gereserveerd en de regio € 2,5 miljoen. Op basis van de uitkomsten van de NMCA 2017 en het Regeerakkoord spreken Rijk en regio af om de problemen bij het knooppunt A1/A30 Barneveld samen met de regio versneld op te lossen. Rijk en regio zijn bereid hierin te investeren. Hierover treden Rijk en regio de komende tijd in gesprek, en kijken samen of er na afronding van het MIRT-Onderzoek een MIRT-Verkenning kan worden gestart en met welke scope.'



Op 19 december 2017 wordt een motie aangenomen (Kamerstuk 34 775-A, nr. 49, ter vervanging van motie kamerstuk 34 775-A, nr. 38, ruim een week daarvoor voorgesteld en van dezelfde strekking) waarin de regering wordt verzocht om samen met de medeoverheden concrete plannen uit te werken voor de oplossing van de volgende twee grote fileknooppunten: Het hele knooppunt A1/A30 en het stuk A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren. Daarnaast wordt de regering verzocht medio 2018 voorstellen te doen hoe deze knooppunten structureel opgelost kunnen worden en waarbij bovendien de financiële consequenties inzichtelijk worden gemaakt.

Deze planning sluit aan bij de planning van het MIRT-Onderzoek zoals eind 2017 opgestart. In het najaar van 2018 vindt het BO MIRT plaats waarin onder meer wordt besloten of er na afronding van het MIRT-Onderzoek een MIRT-Verkenning wordt gestart en met welke scope.

### 1.3 Scope en doel

Het MIRT-Onderzoek heeft tot doel de opgaven op en rondom de aansluiting A1/A30 zowel kwalitatief als kwantitatief inzichtelijk te maken. Het onderzoek bevat de opgaven voor de regio, gebaseerd op de kansen en bedreigingen die er nu én in de toekomst liggen. Ook beoogt dit MIRT-Onderzoek passende oplossingsrichtingen te identificeren en hierin een eerste schifting te maken, aangevuld met een eerste schetsontwerp en kostenraming voor de 'voorkeursoplossingsrichting'. Uitgangspunt bij het identificeren en concretiseren van de oplossingsrichtingen is dat onderliggend wegennet zo min mogelijk extra wordt belast. De focus van het MIRT-Onderzoek ligt op de middellange (2018-2028) en lange termijn (2028-2030/2040).

Het primaire studiegebied ligt op en rond de A1/A30 aansluiting Barneveld (afrit 15) (zie Figuur 1). Hierbij wordt voor oplossingsrichtingen ook gekeken naar het traject tot en met afrit 16 (A1, afrit Voorthuizen/Harselaar). Vanwege uitstralingseffecten is het onderzoeksgebied breder en wordt in de analyse ook (beperkt) gekeken naar de invloed vanuit en naar de regio Amersfoort/provincie Utrecht en de regio Stedendriehoek (omgeving Apeldoorn). Gezien het bovenregionale karakter van het probleem op en rondom de aansluiting A1/A30, zijn deze gemeenten (indirect) onderdeel van het probleem. Daarbij beïnvloedt het functioneren van de aansluiting ook het functioneren van de bredere regio.





Figuur 1. Studiegebied MIRT-Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld.

## 1.4 Leeswijzer

Voor het MIRT-Onderzoek sluiten we aan op het meest recente MIRT Spelregelkader<sup>13</sup>. Voor wat betreft de inhoudsopgave van het MIRT-Onderzoek laten wij ons leiden door het MIRT informatieprofiel. Immers, het informatieprofiel vormt de basis voor het eventuele besluit tot een MIRT-Verkenning (de startbeslissing) in het BO MIRT in het najaar 2018. Door in het MIRT-Onderzoek nu al uit te gaan van het informatieprofiel, komen we tot relevante beslisinformatie en faciliteren we de besluitvorming. De vijf onderdelen zijn:

- Opgaven (probleemanalyse);
- Betrokken partijen;
- Oplossingsrichtingen;
- Financiën;
- Aanpak/besluitvorming/vervolg.

**Hoofdstuk 1** is de introductie en beschrijft wat voorafging (aanleiding en bestuurlijke context) en de scope en het doel van het MIRT-Onderzoek.

**Hoofdstuk 2** geeft een omschrijving van de brede probleemanalyse en de opgaven die er liggen. Hierbij zijn de volgende vijf thema's geïdentificeerd: demografie, economie, ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Per thema is gekeken naar de huidige en toekomstige situatie (zonder ingreep). Tenslotte is gekeken naar de urgentie om de opgaven aan te pakken.

**Hoofdstuk 3** maakt inzichtelijk welke partijen betrokken zijn bij het MIRT-Onderzoek, op welke manier ze betrokken zijn en wat hun belangen zijn.

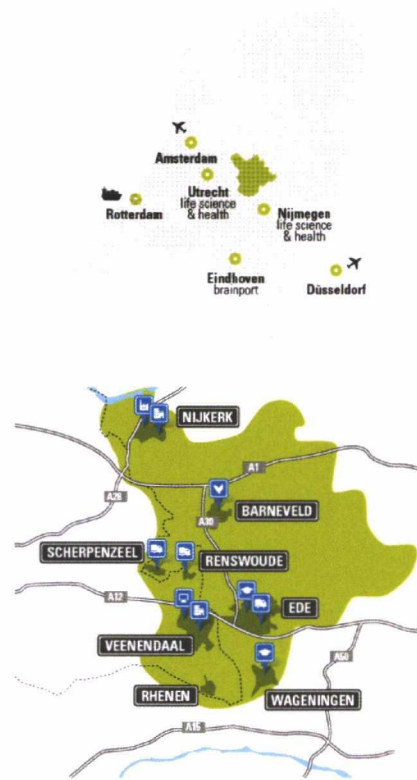
<sup>13</sup> Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, bijlage bij Kamerstuk 34550-A nr. 19, november 2016.



**Hoofdstuk 4** beschrijft de oplossingsrichtingen die zijn geïnventariseerd en getoetst. Toetsing is gedaan aan de hand van een afwegingskader dat een brede aanpak faciliteert die verder gaat dan 'asfalt-oplossingen' alleen.

**Hoofdstuk 5** gaat in op de uitgewerkte 'voorkeursoplossingsrichting'. Dit is de oplossingsrichting die, na het in hoofdstuk 4 beschreven proces, is overgebleven omdat deze als meest probleemoplossend is beoordeeld. Naast een toelichting op het schetsontwerp, wordt er een beschrijving gegeven van de verkeers- en milieueffecten van de voorkeursoplossingsrichting. Het hoofdstuk gaat ook in op de financiën: er is een kostenraming opgesteld die onder paragraaf 5.2 wordt toegelicht. Het hoofdstuk eindigt met een korte samenvatting.

**Hoofdstuk 6** schetst de aanpak, de besluitvorming en het vervolg gerelateerd aan het MIRT Spelregelkader.



Figuur 2. De regio FoodValley (bron: Regio FoodValley, Brochure Strategische Agenda FoodValley, januari 2016).



## 2 PROBLEEMANALYSE

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie rondom de aansluiting A1/A30, vanuit vijf invalshoeken: demografische ontwikkeling, economie, ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Op basis van kwantitatieve en kwalitatieve analyse zijn een aantal opgaven geconstateerd.

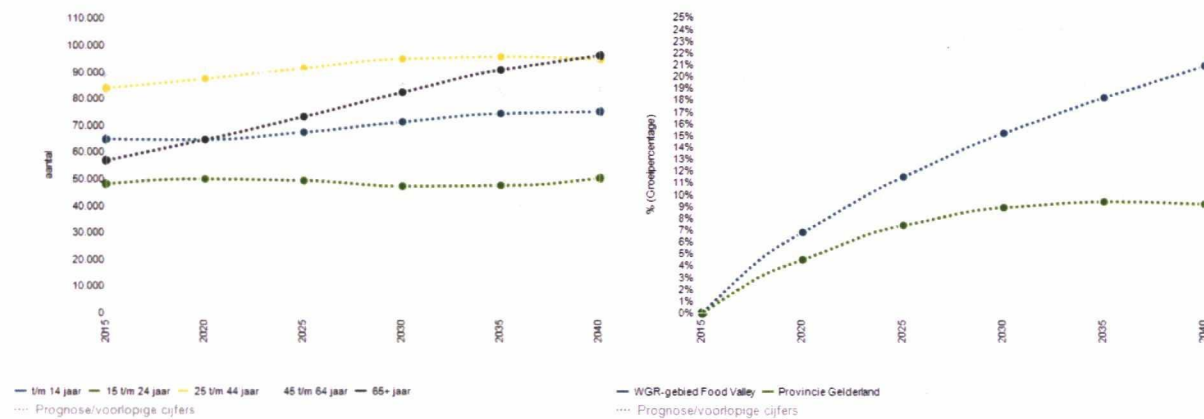
Het hoofdstuk is een samenvatting van de probleemanalyse A1/A30 Barneveld die als onderdeel van dit MIRT-Onderzoek in januari 2018 is opgemaakt. De gehele probleemanalyse is in een aparte rapportage beschreven<sup>14</sup>, bijgesloten in Bijlage A.

Zoals aangegeven in paragraaf 1.3 ligt het primaire studiegebied op en rond de A1/A30 aansluiting Barneveld. Hierbij wordt voor oplossingsrichtingen ook gekeken naar het traject tot en met afrit 16 op de A1 (afrit Voorthuizen (N303) en Barneveld (N805)). Vanwege uitstralingseffecten en door de relatie tot het eerdergenoemde project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, is het onderzoeksgebied breder en wordt in de analyse (beperkt) gekeken naar de invloed vanuit en naar de regio Amersfoort en provincie Utrecht en de regio Stedendriehoek (omgeving Apeldoorn). De A30 loopt vanaf Ede/Wageningen tot ongeveer het spoorviaduct over de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn. Rondom de aansluiting met de A1 gaat de A30 over in de N30 (ook op de hectometerpaaltjes zichtbaar). De N30 loopt door tot aan het noordelijke kruispunt met de toe- en afrit van de A1 en de N301 (Zelderseweg).

### 2.1 Staat van de regio

#### 2.1.1 Demografische ontwikkeling

Regio FoodValley omvat acht gemeenten (Barneveld, Ede, Nijkerk, Renswoude, Rhenen, Scherpenzeel, Veenendaal, Wageningen) en valt binnen twee provincies (Utrecht en Gelderland). Per 1 januari 2017 telde de regio 348.709 inwoners. De drie grootste gemeenten zijn Barneveld, Ede en Wageningen. Tussen 2008 en 2017 lag de jaarlijkse bevolkingsgroei in de regio FoodValley tussen de 0,3% (in 2011) en 1,2% (in 2017). De afgelopen tien jaar was de bevolkingsgroei in de regio hoger dan het Gelderse gemiddelde (0,6% in 2017). Prognoses laten zien dat dit ook doorzet: In de periode 2015-2040 zal de bevolking in de regio FoodValley toenemen van 342.810 personen naar 399.492 personen. De toenemende groei blijkt ook uit de onderstaande figuren (Figuur 3 en Figuur 4).



Figuur 3 (links). Prognose bevolking naar leeftijd WGR-gebied FoodValley 2015-2040 (bron: Statistisch Zakboek Gelderland).

Figuur 4 (rechts). Prognose groei aantal particuliere huishoudens 2015-2040 (groeipercentage ten opzichte van 2015) (bron: Statistisch Zakboek Gelderland).

De bevolkingsgroei in FoodValley wordt vooral bepaald door een migratieoverschot. Dat wil zeggen dat meer mensen zich in de regio hebben gevestigd dan er zijn vertrokken (+2.580 personen in 2016, binnenlands migratiesaldo: 2.088). De natuurlijke bevolkingsgroei in 2016 bedroeg 1.411 personen.

<sup>14</sup> MIRT-Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld – Staat van de regio, analyse van de problemen en opgaven. Kenmerk 079657677B, 13 juli 2018.



In de gemeente Amersfoort werden in 2017 154.336 inwoners geteld. Apeldoorn telde per 1 januari 2017 160.053 inwoners. De bevolking van Amersfoort is in de periode 2013-2017 met circa 5.000 personen gegroeid. In de periode 2013-2016 bedroeg de bevolkingsgroei van gemeente Apeldoorn circa 2.500 personen. De bevolkingsgroei van Amersfoort wordt bepaald door zowel een natuurlijke groei en een positief vestigingssaldo. Die van Apeldoorn door het vestigingssaldo.

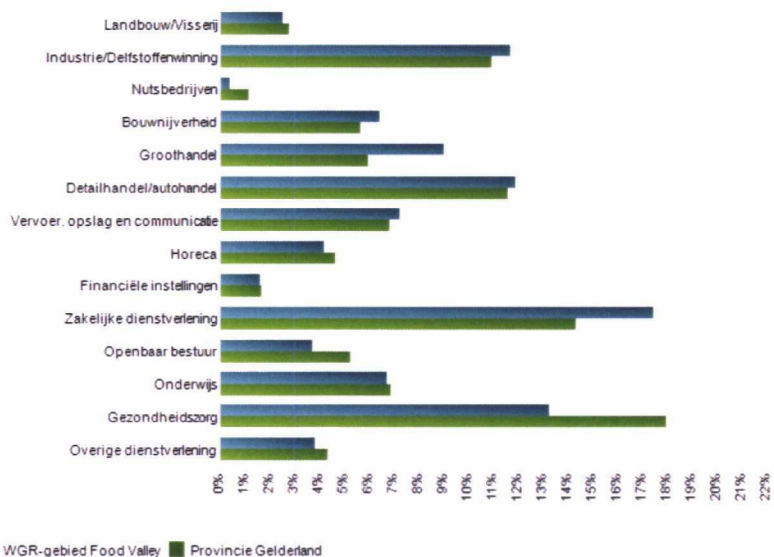
Net zoals in de rest van Nederland is er sprake van ontgroening en vergrijzing. In Gelderland is de bevolking nog meer vergrijsd dan in de rest van Nederland. Dit komt door een relatief laag geboortecijfer, hoog sterftcijfer en beperkte buitenlandse immigratie. Vanaf 2014 is de bevolkingsgroei in Gelderland nog maar de helft van de Nederlandse bevolkingsgroei. Echter, vergeleken met de overige Gelderse regio's zal de bevolking van de FoodValley juist relatief sterk toenemen. Deze toename is voornamelijk het gevolg van de relatief jonge bevolkingsopbouw (een relatief hoog geboortecijfer en laag sterftcijfer) en een positief vestigingssaldo.

Een belangrijke trend is de stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens. We zien dit in de regio FoodValley alsook de gemeenten Amersfoort en Apeldoorn. Nog een belangrijke trend is dat mensen in toenemende mate gaan wonen waar de kwaliteit van de woonomgeving hoog is. Mensen kiezen een woonstad die ze aantrekkelijk vinden. Dit roept de vraag op of het creëren van werklocaties mensen trekt, of dat het creëren van woonlocaties bedrijven trekt. Onderzoek laat zien dat niet-Vinex gemeenten (waaronder de gemeenten in de regio FoodValley) de bevolking wordt aangetrokken door de toename van werkgelegenheid in de verzorgende en de zakelijke dienstverlening.

## 2.1.2 Economische ontwikkeling

Regio FoodValley is gespecialiseerd in agricultuur en voedsel (Agro & Food), en behoort tot de drie belangrijkste kerngebieden van deze sector. Daarbij bevindt de grootste concentratie kennisinstellingen op het gebied van Agro & Food zich in deze regio. De sector met het grootste aandeel banen in de regio FoodValley is dan ook het agro-complex (13,4%). Hierna volgen de transport- en logistieke sector (12,5%), de maakindustrie (11,7%), het medisch cluster (11,2%) en het food cluster (10,6%) (zie Figuur 5). In de gemeente Amersfoort zijn de grootste sectoren de groot- en detailhandel (18,7% van het aantal banen, 15.455 banen in de sector), de gezondheids- en welzijnszorg (aandeel 17,5%, 14.460 banen) en advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening (aandeel 14,1%, 11.640 banen). Het aandeel van deze laatste categorie is in Amersfoort aanmerkelijk groter dan in andere Nederlandse steden met 100.000 tot 300.000 inwoners (zie Figuur 6).

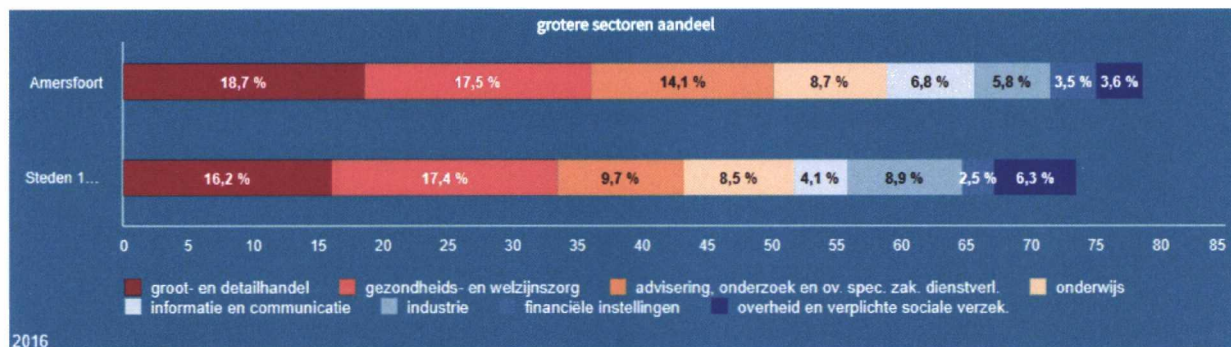
In Apeldoorn zijn de grootste sectoren de gezondheids- en welzijnszorg (17.371 banen), de groot- en detailhandel (13.151 banen), het openbaar bestuur (8.754 banen) en de industrie (8.465 banen) (zie Figuur 7). Volgens prognoses is er een groei in het merendeel van de sectoren. De sector die het meest groeit, in zowel de regio FoodValley als gemeente Apeldoorn, is de sector specialistische zakelijke diensten. Hoewel de groei per sector het grootst is in de FoodValley, zijn er geen grote verschillen tussen de regio FoodValley en de gemeente Apeldoorn. Zo is ook de sector die het meest krimpt voor beide gelijk, namelijk de financiële dienstverlening, in beide regio's gevolgd door landbouw.



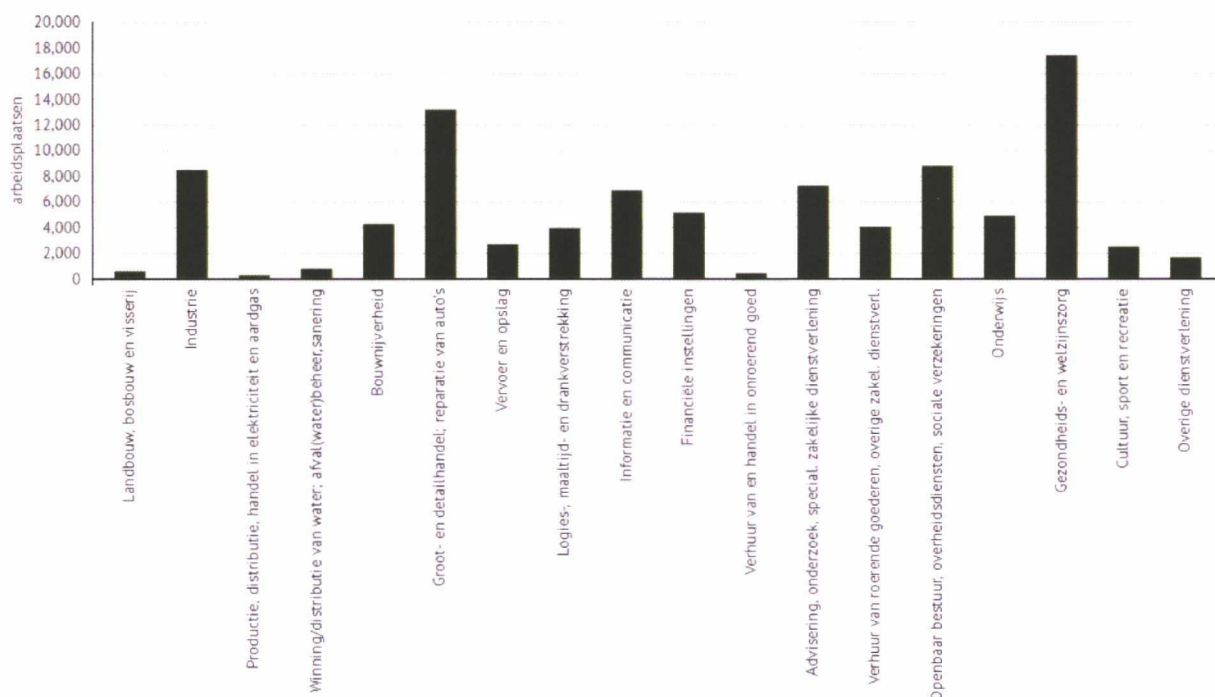
Figuur 5. Banen per SBI Sectie (% , 2016) (bron: Prov. GD, Bureau Economisch Onderzoek/Provinciale Werkgelegenheids Enquête Gelderland/Lisa, 2017).

De werkgelegenheidsontwikkeling in de regio FoodValley lag in 2016 met een jaarlijkse groei van 1,6% boven het Gelders gemiddelde van 0,5%. Het werkloosheidspercentage van de regio FoodValley daalt sinds

2015 en lag in 2016 op 5,5%, lager dan het landelijke gemiddelde van 6,0%. De afgelopen jaren is ook het aantal vacatures ten opzichte van de werkzoekenden weer toegenomen. Regio FoodValley en Amersfoort trokken daarbij samen op. Volgens prognoses groeit in WGR-regio Stedendriehoek de werkgelegenheid in de periode 2016-2020 met 0,7% per jaar, in de regio FoodValley is dat 1,0% groei per jaar.



2016  
**Figuur 6. Grotere sectoren aandeel werkgelegenheid in Amersfoort versus andere Nederlandse steden met 100-300k inwoners, 2016 (bron: Gemeente Amersfoort in cijfers).**



**Figuur 7. Arbeidsplaatsen Apeldoorn in 2016 (Bron: apeldoorn.buurtmonitor.nl).**

Niet iedereen die in de regio FoodValley werkt, woont er ook, of andersom. Twee derde van de ca. 165.000 banen in de regio FoodValley<sup>15</sup>, ofwel ca. 110.000 banen, wordt ingevuld door inwoners van de regio zelf. Dat betekent dat bijna driekwart van de totale beroepsbevolking van 179.500 mensen<sup>16</sup> in de regio FoodValley zelf werkt. De inkomende pendel (ca. 41.000 personen) is vooral afkomstig uit Utrecht (ca. 14.000), Arnhem-Nijmegen (ca. 10.500) en de noord-Veluwe (ca. 4.800). Bijna 27.000 personen werken buiten de regio, vooral in Utrecht (14.000)<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> Cijfers van 2014. Bron: Monitor Regio FoodValley, Alterra Wageningen UR, februari 2016.

<sup>16</sup> De beroepsbevolking in de regio FoodValley bedroeg in 2014 179.500 mensen; net als landelijk is dat 53% van de totale bevolking. De beroepsbevolking is de groep mensen tussen 15 en 74 jaar die minstens 12 uur per week werkt. Bron: Monitor Regio FoodValley, Alterra Wageningen UR, februari 2016.

<sup>17</sup> Bron: Regiorapport FoodValley 2013, PWS Pendel 2010.



Een trend die op economisch gebied gesignaleerd is, is de ontwikkeling tot kenniseconomie. De kenniseconomie karakteriseert zich als een economie waarin de productie van goederen en het verlenen van diensten steunen op de hoogontwikkelde cognitieve en sociale vaardigheden van de beroepsbevolking. De Nederlandse economie heeft zich ontwikkeld tot kenniseconomie, waarin de dienstensector enorm is gegroeid. Deze ontwikkeling resulteert in een toenemende vraag naar een hoopopgeleide beroepsbevolking.

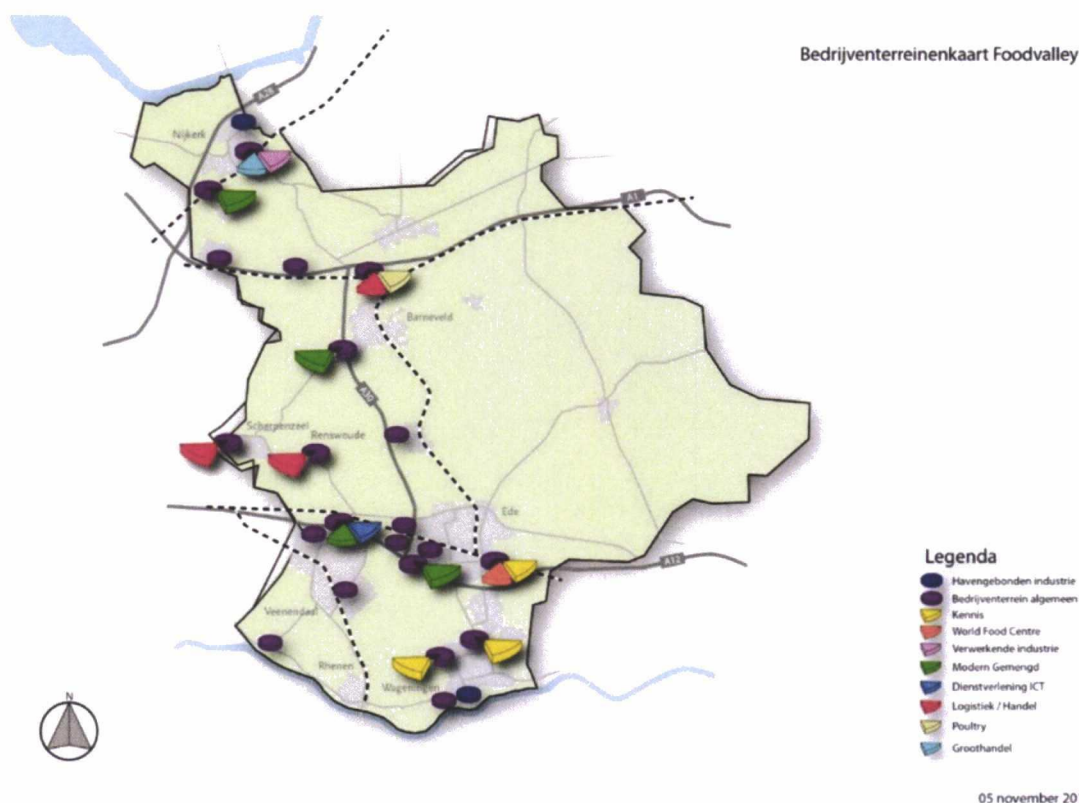
In de toekomst zal zich naar verwachting een tweede trend voordoen, namelijk de 'war for talent'. Dit is een hypothese waarbij het door schaarste op de arbeidsmarkt voor bedrijven vechten wordt om de juiste talenten aan zich te binden. De verwachting is dat de 'war for talent' vooral zal gaan over twee categorieën: de vakman die een specifieke ambacht heeft geleerd, bijvoorbeeld in de techniek, en de hoogopgeleiden. Deze trend is terug te zien in de prognoses.

Maar niet alleen de economie zal 'vechten om talent'. De voorspelling is dat dit ook voor steden zal gelden. Steden en gemeenten waar relatief veel hoogopgeleide mensen wonen en werken doen het economisch beter. Een hoogopgeleide bevolking is productiever dan gemiddeld, besteedt (mede dankzij een hoger inkomen) vaak meer bij lokale bedrijven en is eerder geneigd om een eigen bedrijf te starten.

Tot slot zien we dat de arbeidsmarkt in toenemende mate een flexibel karakter heeft: er zijn steeds meer uitzendwerk, tijdelijke contracten en kleine zelfstandigen (zzp'ers). Deze verschuiving naar een nieuwe manier van werken kan leiden tot ander woon- en reisgedrag. De aantrekkelijkheid van een woonplaats zal bijvoorbeeld in toenemende mate afhangen van het voorzieningenaanbod voor deze groep werkenden.

### 2.1.3 Ruimtelijke ontwikkeling

De werklocaties in FoodValley liggen hoofdzakelijk langs de snelwegen A28, A1, A30 en A12. De regio kent twee haven gebonden bedrijventerreinen bij Nijkerk en Wageningen. Direct aan het knooppunt A1/A30 ligt bedrijventerrein Harselaar, welke wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van sectoren pluimvee en logistiek/handel. In Figuur 8 zijn alle bedrijventerreinen in de regio FoodValley weergegeven. Tabel 1 geeft inzicht in de voorraad kantoorruimte binnen de grootste gemeenten binnen de FoodValley.



Figuur 8. Bedrijventerreinenkaart FoodValley (bron: regio FoodValley, gebiedsvisie regio FoodValley, december 2013)



In relatie tot werklocaties zijn er twee belangrijke regionale ontwikkelingen te zien in de regio FoodValley en Amersfoort. De eerste hangt samen met de hierboven genoemde toename van flexibiliteit in de arbeidsmarkt. Door de groeiende groep zelfstandigen en ondernemers, wordt in toenemende mate op informele locaties gewerkt, buiten bedrijventerreinen en kantoorpanden. De tweede ontwikkeling is dat het aanbod van kantoren en bedrijfsruimten, alsook de leegstand, in de periode 2013-2016 verder gegroeid is.

De voorraad kantoorruimte in de regio FoodValley bedraagt 851.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak, waarvan begin 2016 circa 12% leeg stond (105.000 m<sup>2</sup>). De leegstand varieert fors per gemeente; in Amersfoort was in 2016 circa twee keer zoveel van het totaal percentage verhuurbare kantoorruimten beschikbaar (20,3-27%).

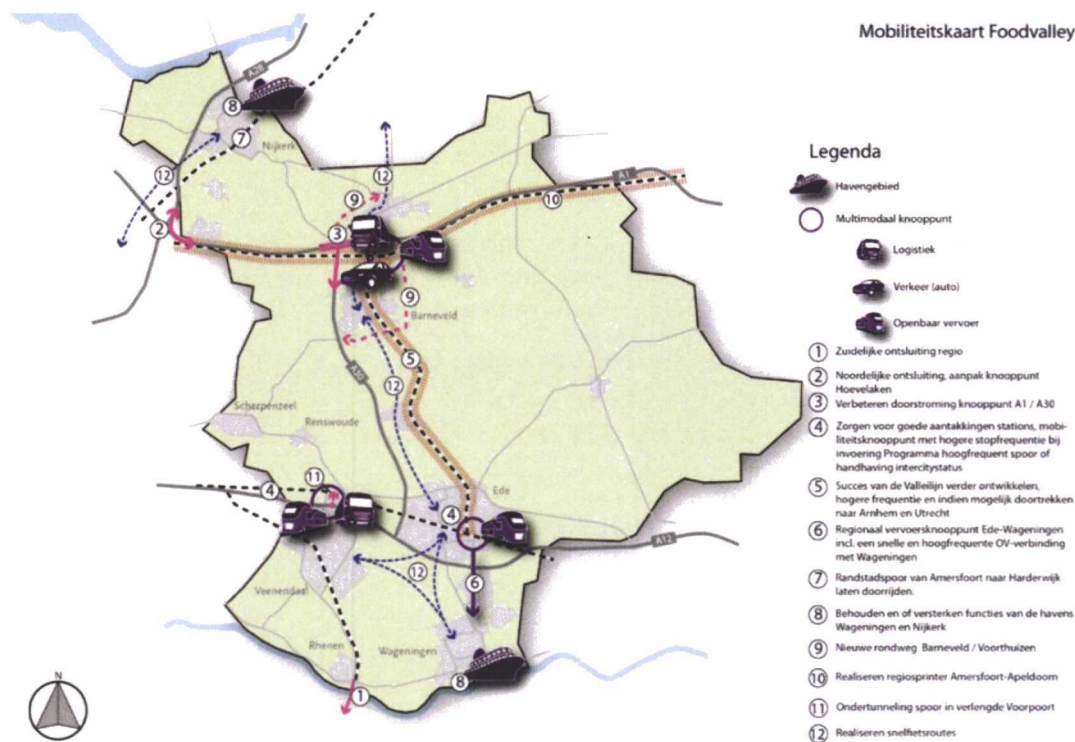
| Gemeente                 | Voorraad 01-01-2016             | Aanbod (leegstand) 01-01-2016   |                     |
|--------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------|
|                          | <i>Absoluut (m<sup>2</sup>)</i> | <i>Absoluut (m<sup>2</sup>)</i> | <i>Relatief (%)</i> |
| <b>Barneveld</b>         | 97.860                          | 13.917                          | 14,2                |
| <b>Ede</b>               | 255.710                         | 46.010                          | 18,0                |
| <b>Nijkerk</b>           | 106.295                         | 7.755                           | 7,3                 |
| <b>Veenendaal</b>        | 195.580                         | 31.395                          | 16,1                |
| <b>Wageningen</b>        | 195.565                         | 6.380                           | 3,3                 |
| <b>FoodValley Totaal</b> | 851.010                         | 105.457                         | 11,78               |

Tabel 1. Voorraad en aanbod van kantoren binnen de regio FoodValley.

Voor bedrijventerreinen zien we vergelijkbare trends. In de regio FoodValley is totale areaal bedrijventerreinen in 2017 1.420 ha, waarvan 185,8 ha (13,1%) beschikbaar is als aanbod. De confrontatie van behoefte en aanbod per segment laat een overaanbod zien binnen de segmenten 'Productie' en 'Logistiek' en een tekort in aanbod binnen het segment 'Dienstverlening/ICT/Kennis'. Gezien de kwaliteit van het aanbod kan deze niet 1-op-1 tegenover de vraag worden gezet. Dit komt bijvoorbeeld doordat een deel van het aanbod versnipperd is over diverse (deels oudere) locaties of doordat het gealloceerd is voor lokale bedrijven.

Kenmerkend voor de regio FoodValley is dat een groot deel van de kantorenvorraad op bedrijventerreinen is gelegen. Ook een aanzienlijk deel van de leegstand is daar geconcentreerd. De provincie Gelderland verwacht tot 2020 in de regio FoodValley nog een kleine uitbreidingsvraag van 5.000 m<sup>2</sup> verhuurbare vloeroppervlakte (vvo).

Op gebied van mobiliteit is de A1/A30 een multimodaal knooppunt waar logistiek, verkeer en openbaar vervoer samenkomen. Rond Voorthuizen wordt in 2019 een rondweg opengesteld en de ambitie is om ook rond Barneveld een rondweg aan te leggen. Verder heeft de regio een ambitie om enkele snelfietsroutes te realiseren. Zie Figuur 9 voor een mobiliteitskaart van de regio FoodValley.



05 november 2013

Figuur 9. Mobiliteitskaart FoodValley (bron: regio FoodValley, gebiedsvisie regio FoodValley, december 2013).

## 2.1.4 Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

De A1 is een belangrijke schakel in het Nederlandse (hoofd)wegennetwerk en onderdeel van de TEN-T corridor. Ter hoogte van de aansluiting met de A30 heeft de A1 meerdere functies, waaronder:

- Oost-westverbinding tussen de Randstad (regio Amsterdam) en de Nederlands-Duitse grens via onder meer Amersfoort, Barneveld, Apeldoorn, Deventer en Twente. Niet alleen voor personenverkeer maar ook voor vrachtverkeer is het een belangrijke route;
- Een omleidingsroute, in combinatie met de A30, bij verminderde wegcapaciteit op de A50, A12 of A28;
- Een ontsluiting van het omliggende gebied, waaronder de Amersfoortse regio en de regio FoodValley.

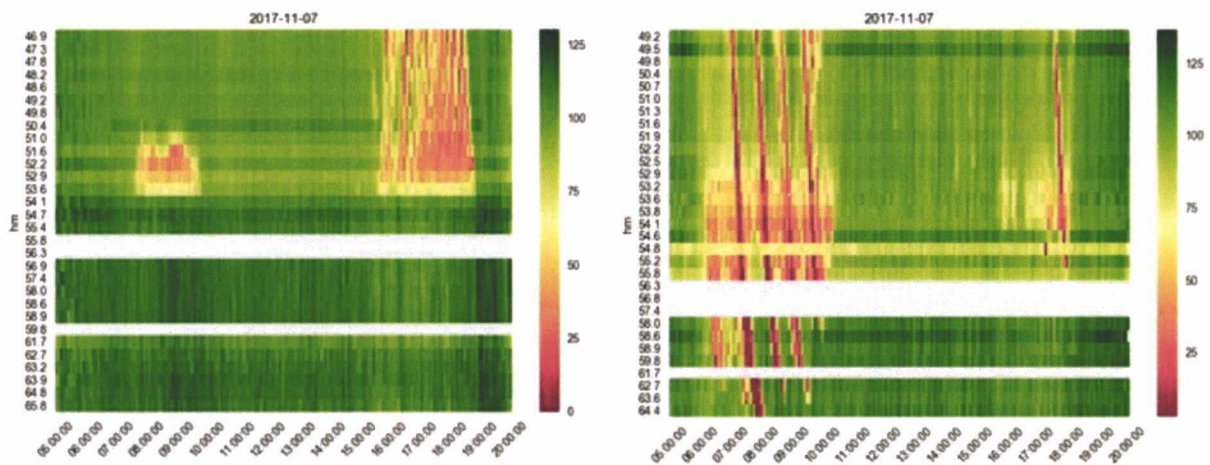
Ook de A30 heeft meerdere functies, waaronder:

- Verbinding voor verkeer tussen Amsterdam/Almere/Amersfoort en Arnhem/Nijmegen/A12 richting Duitsland (als onderdeel van de TEN-T corridor naar de Baltische Staten);
- Een omleidingsroute, in combinatie met de A1, bij verminderde wegcapaciteit op de A50, A12 of A28;
- Een ontsluiting van de regio FoodValley.

Op de aansluiting van de A30 op de A1 worden in toenemende mate problemen met de verkeersafwikkeling ervaren. In de avondspits is er sprake van hinder voor het verkeer vanuit de richting Amersfoort dat richting de A30/Ede wil afbuigen. In de ochtendspits ondervindt het verkeer vanaf de A30 naar de A1 richting Amersfoort hinder. Ook in oostelijke richting (Apeldoorn) ontstaan er op de A1 doorstromingsproblemen. Dit leidt tot filevorming en reistijdverlies (zie de tijdwegdiagrammen in Figuur 10 waarin de gemiddelde snelheid (kleur) is afgezet tegen de tijd (x-as) en de positie (y-as)). Als gevolg daarvan (en van congestie op knooppunt Hoewelaken) ontstaat sluipverkeer op de routes die parallel aan de A1 lopen<sup>18</sup>. In de ochtend is dit het geval in westelijke richting, in de avondspits in oostelijke richting. De belangrijkste routes waarop sluipverkeer wordt geconstateerd, door de kernen Achterveld en De Glind, zijn in Figuur 11 aangegeven.

<sup>18</sup> Met NRM is verschil getoetst tussen de situatie met 'aangepast Hoewelaken' versus de situatie met zowel 'aangepast Hoewelaken' als ook A1/A30. Uit die analyse blijkt dat een deel van het sluipverkeer door A1/A30 veroorzaakt wordt.





Figuur 10. Gemiddeld verkeersbeeld november 2017. Linker schema: A1 rechts, vanuit Amersfoort. Rechter schema: A1 links, richting Amersfoort. De aansluiting A1/A30 ligt bij ca. km 54.1-54.6, Uilengoor (links) bij ca. km 53.0, Palmpol (rechts) bij ca. 52.2.



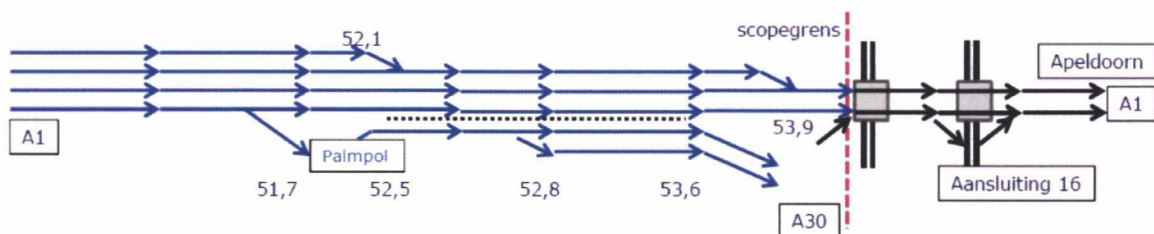
Figuur 11. Sluipwegen parallel aan de A1, met als gevolg hinder in met name Leusden en Achterveld.

Een ander gevolg van de congestievorming is dat er een verkeersonveilige situatie ontstaat: er vinden rond de aansluiting veel kop-staartongevallen plaats. Op de noordbaan van de A1 is een concentratie van ongevallen ter hoogte van de invoegstrook vanaf de A30. Op de zuidbaan vinden veel ongevallen plaats tussen de invoegstrook vanaf verzorgingsplaats Palmpol en de uitvoegstrook naar de A30. Ongevallen op afrit van de zuidbaan naar de A30 worden niet op die locatie geregistreerd maar zijn er wel.

Voor het wegennet staat een aantal projecten gepland met impact op de bereikbaarheid van de regio FoodValley. De meest ingrijpende is project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, dat de capaciteit van het knooppunt Hoevelaken plus delen van de A1 en de A28 vergroot. De scopegrens van dit project ligt aan de oostkant precies op de aansluiting A1/A30. Door dit project zal op de aansluiting A1/A30 de afstroom van verkeer richting Amersfoort verbeteren, maar vanuit Amersfoort zal de congestie ten opzichte van de huidige situatie toenemen: vanaf Hoevelaken tot aan de aansluiting A1/A30 wordt een extra strook gerealiseerd, die op de aansluiting A1/A30 ophoudt. Als gevolg hiervan zal ook de verkeersveiligheid veranderen. De noordbaan van de A1 zal door realisatie van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, en de vermindering



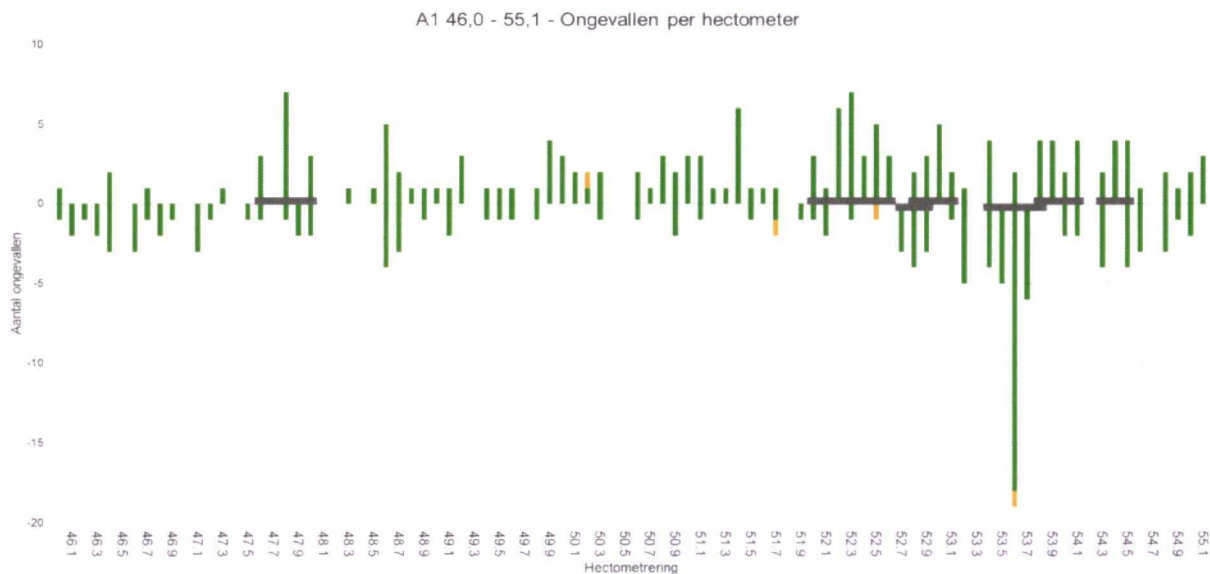
van congestie die hierdoor optreedt, veiliger worden. Echter, voor de zuidbaan is het tegenovergestelde het geval: de A1 wordt verbreed tussen Hoevelaken en de aansluiting A1/A30. Ter hoogte van de aansluiting gaat het aantal stroken over relatief korte afstand van vier naar twee. Dit veroorzaakt, in combinatie met invoegend verkeer vanaf verzorgingsplaats Palmpol en uitvoegend verkeer naar de A30, naar verwachting congestie en een verkeersonveilige situatie. De gevolgen van de realisatie van project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken voor de zuidbaan van de A1 zijn weergegeven in Figuur 12.



*Figuur 12. Situatie zuidbaan A1 na realisatie project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken. De blauwe pijlen zijn de rijstroken, wijzend naar de rijrichting (het oosten). De hectometrerings is op belangrijke punten aangegeven en ook verzorgingsplaats Palmpol staat in het figuur. Tussen km 52,1 en km 53,9 gaat de A1 zuidbaan van 4 naar 2 rijstroken, waarna reizigers op de A1/A30 aankomen en vervolgens bij aansluiting 16 Voorthuizen (ook alleen zuidbanen weergegeven).*

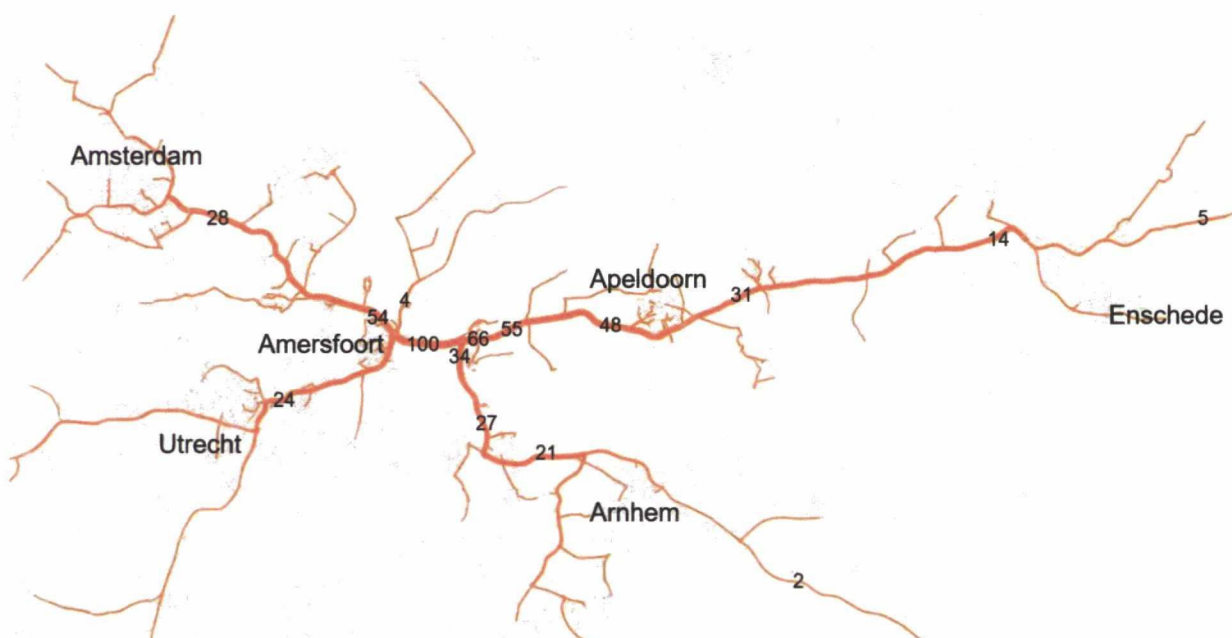
Ook aan de oostkant van de regio, tussen Apeldoorn-Zuid en Azelo, wordt de A1 verbreed naar 2x3 en deels 2x4 rijstroken (tussen Apeldoorn en Deventer). Op het onderliggend wegennet (OWN) wordt een westelijke rondweg rondom Voorthuizen gerealiseerd. Daarnaast zijn er kleinere projecten op het OWN, zoals realisatie van de Parklaan in Ede.

In Figuur 13 is het aantal ongevallen weergegeven. Het aantal ongevallen op de A1 richting Apeldoorn, nabij de aansluiting A1/A30 is hierbij opvallend.



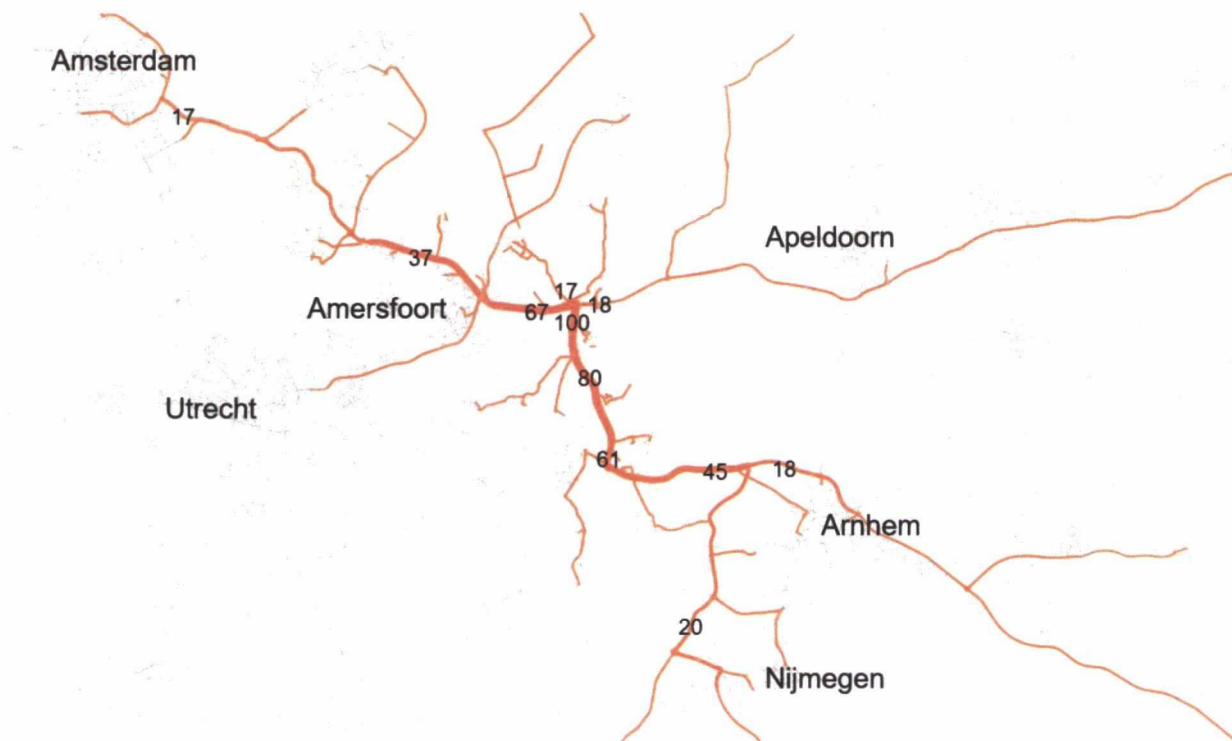
*Figuur 13. Ongevallen van 2013 t/m 2015 per hectometer. Waarden boven de 0-lijn betreffen ongevallen op de noordbaan, waarden onder de 0-lijn ongevallen op de zuidbaan. De aansluiting A1/A30 ligt bij ca. km 54.1-54.6, Uilengoor (noordbaan) bij ca. km 53.0, Palmpol (zuidbaan) bij ca. 52.2. Bron: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON).*

De prognose van verkeersintensiteiten en -congestie is bepaald met behulp van het nationale verkeersmodel NRM (Nederlands Regionaal Model). Uit dit model blijkt dat er vertraging blijft bestaan rondom de A1/A30. Uit de NRM-berekeningen blijkt verder dat de A1 met name gebruikt wordt voor lange-afstandsverkeer. Figuur 14 toont de herkomst en bestemming van het verkeer dat tussen Hoevelaken en Barneveld op de A1 rijdt. Hieruit blijkt dat een groot deel van het verkeer zijn herkomst of bestemming ten westen van Amersfoort en ten oosten van Barneveld heeft (Stedendriehoek, Twente, zuidelijke FoodValley en Arnhem/Nijmegen).



Figuur 14. Herkomst/bestemming van verkeer in 2030 op de A1 tussen Barneveld en Hoevelaken (en vice versa) rijdt. Hoe dikker de lijn, hoe meer verkeer. Getallen geven percentages weer.

In onderstaande figuur is dezelfde analyse uitgevoerd voor de A30. Het blijkt dat twee derde van het verkeer op de A30 ook op de A1 tussen Barneveld en Hoevelaken rijdt.



Figuur 15. Herkomst/bestemming van verkeer in 2030 op de A30 tussen Barneveld en de aansluiting A1/A30 (en vice versa) rijdt. Hoe dikker de lijn, hoe meer verkeer. Getallen geven percentages weer.

In de volgende figuren zijn de etmaalintensiteiten per richting op de A1/A30 weergegeven van de jaren 2014 en 2030. Uit deze figuren blijkt dat naast de doorgaande stroom op de A1 (oost-west en west-oost), de stroom van zuid naar west en vice versa de belangrijkste is. Tussen 2014 en 2030 groeit het verkeersaanbod sterk, onder andere door realisatie van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken.





Figuur 16. Aantal motorvoertuigen per etmaal in 2014 (bron: Ministerie van IenW, Nederlands Regionaal Model (NRM) Hoog).



Figuur 17. Aantal motorvoertuigen per etmaal in 2030 (bron: Ministerie van IenW, Nederlands Regionaal Model (NRM) Hoog).

Naast de NRM cijfers is gekeken naar de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 (NMCA). In de NMCA komt de A1 tussen de aansluiting A30 en Apeldoorn naar voren als knelpunt, zowel bij lage als hoge economische scenario's. De verlieskosten op dit traject worden voor 2040 geschat tussen 12 (lage scenario) en 23 (hoge scenario) miljoen euro per jaar.

## Openbaar Vervoer

Op gebied van openbaar vervoer zijn er in het studiegebied twee treinverbindingen:

- De NS-intercity tussen Apeldoorn en Amersfoort, afwisselend richting Utrecht, Schiphol en Amsterdam Centraal (4x per uur). Deze intercity stopt niet in Barneveld.
- De Valleilijn: Twee ConneXXion treinen per uur tussen Barneveld-Zuid en Amersfoort, en twee tussen Ede/Wageningen en Amersfoort. Het traject Barneveld-Zuid-Amersfoort wordt dus 4x per uur bediend.

De punctualiteit van deze beide lijnen is goed: in gemiddeld 90% van de gevallen rijden ze op tijd. De intercity heeft voldoende capaciteit. De Valleilijn daarentegen is in de spitsen overvol door met name scholieren. Een ontwikkeling die wordt onderzocht is een frequentieverhoging van de Valleilijn van 2 naar 4x per uur tussen Barneveld en Ede tussen nu en 2040. Gezien de aard, herkomst en bestemming van het autoverkeer op de A1/A30 (lange afstandsverkeer) zal dit weinig effect hebben op het verkeersbeeld.

## 2.2 Opgaven

Op basis van de hierboven beschreven ontwikkelingen, trends en prognoses is er een aantal opgaven geïdentificeerd. Tabel 2 vat deze opgaven samen. De nummers verwijzen naar de alinea's waarin de opgave verder wordt toegelicht.

| Opgave                                                                                                                              | Omschrijving                                                                               | Relatie met de aansluiting A1/A30                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>2.2.1 Woningbouwopgave</b>                                                                                                       | Bieden van voldoende woningen in de regio                                                  | Groei van inwonersaantal betekent een grotere vervoersvraag in de regio. Druk op de aansluiting neemt toe.                                                                                                        |
| <b>2.2.2 Hoogopgeleiden en vakmensen binden</b>                                                                                     | Een aantrekkelijk vestigingsklimaat bieden voor zowel wonen als werken                     | Indien de nieuwe hoogopgeleiden/vakmensen die worden aangetrokken binnen de regio nabij hun werk gaan wonen, is er een beperkte relatie tot de A1/A30. Moeten ze reizen voor hun werk, dan is die relatie er wel. |
| <b>2.2.3 Transformatie bedrijventerreinen en kantoren</b>                                                                           | Bieden van voldoende ruimte die aansluit op de behoeften binnen de markt                   | Mogelijk een verandering of verschuiving van de vervoersvraag                                                                                                                                                     |
| <b>2.2.4 Verbeteren bereikbaarheid regio FoodValley en verbeteren verbinding regio Oost-Nederland met midden- en west-Nederland</b> | Bieden van een bereikbare regio, reductie van voertuigverliesuren                          | Deze opgave is een direct resultaat van de (dis)functionaliteit van de aansluiting A1/A30                                                                                                                         |
| <b>2.2.5 Verbeteren verkeersveiligheid</b>                                                                                          | Bieden van een veilige weginfrastructuur, verminderen ongevallen, verminderen sluisverkeer | Deze opgave is een direct resultaat van de (dis)functionaliteit van de aansluiting A1/A30                                                                                                                         |

Tabel 2. Opsomming van de opgaven en per opgave de relatie tot de aansluiting A1/A30.

### 2.2.1 Woningbouwopgave

De onder paragraaf 2.1.1 beschreven regionale demografische ontwikkelingen hebben vooral gevolgen voor de regionale woningmarkt. Hier ligt dan ook een opgave (ondanks dat wonen en de woningmarkt al zijn aangemerkt als kernthema's voor de regio, in de Gebiedsagenda Oost-Nederland 2013). De kwantitatieve woningbouwopgave in de periode 2015-2025 is voor de regio FoodValley vastgesteld op 14.500 woningen. In Apeldoorn is er maximaal voor 3.500 woningen aan harde plancapaciteit in de periode 2015 t/m 2024, aangevuld met 600 op basis van onderzoek dat aantoonde dat er in Apeldoorn voor 2016 tot en met 2018 een extra vraag naar woningbouw bestaat. De provincie Utrecht heeft in de Provinciale Structuurvisie 2013 - 2028 (PRS) een woningbouwprogramma opgenomen van 16.480 woningen in de regio Amersfoort. In 2015 bedroeg het restant binnen het programma voor de regio Amersfoort 15.138 woningen. De gemeenten in het



studiegebied (FoodValley, Amersfoort en Apeldoorn) hebben als gevolg van diverse demografische ontwikkelingen dus een aanzienlijke woningbouwopgave voor de periode 2015-2025.

## 2.2.2 Hoogopgeleiden en vakmensen binden

In lijn met de ontwikkeling van de kenniseconomie, groeit de vraag naar hoogopgeleiden (of specifiek, mensen met hoog innovatief vermogen en autonomie) sterker dan ooit. Ook zullen er minder vakmensen met een ambacht (bijvoorbeeld in de techniek) beschikbaar zijn. Als gevolg hiervan ondervindt FoodValley concurrentie op de arbeidsmarkt voor hoge opgeleiden en vakmensen van instellingen en bedrijven uit andere regio's. De regio staat daarom voor de opgave om hoogopgeleiden en vakmensen aan zich te binden om zo te voldoen aan de groeiende vraag naar deze groep werknemers. De regio moet aantrekkelijk zijn om te werken, om zo te kunnen concurreren met andere regio's met vraag naar hoogopgeleiden die samenhangt met de groeiende kenniseconomie in Nederland.

## 2.2.3 Transformatie bedrijventerreinen en kantoren

Hoewel er in 2017 in de regio FoodValley 185,8 ha van de 1.420 ha bedrijventerreinen beschikbaar is, sluit deze niet goed aan bij de geraamde vraag van 114 ha voor de periode 2017-2025. Binnen de segmenten productie en logistiek is een overaanbod, terwijl er te weinig aanbod is voor dienstverlening, ICT en kennis. Voor de kantorenvorraad is de situatie vergelijkbaar. Ook van de kantoren staat een deel leeg dat niet te matchen is met de vraag. De opgave is daarom leegstaande terreinen en kantoren te transformeren om zo het overschot beschikbaar te maken voor de vraag.

## 2.2.4 Verbeteren bereikbaarheid

Er is een duidelijk bereikbaarheidsprobleem rondom de aansluiting van de A30 op de A1. Hier worden in toenemende mate problemen met de verkeersafwikkeling ervaren. Gezien de herkomst-/bestemming van het verkeer is deze opgave bovenregionaal. De opgave is de bereikbaarheid van de regio FoodValley alsook de verbinding tussen Oost-Nederland en west-/midden-Nederland te verbeteren. De A1 en A30 moeten aantrekkelijk zijn voor zowel het lange-afstandsverkeer als bestemmingsverkeer en daarmee sluiproutes onnodig maken.

De huidige treinen hebben een hoge punctualiteit. Voor de Valleilijntreinen geldt dat de treinen in de spits vol zijn. De Intercity verbindingen tussen het oosten en westen stoppen niet op station Barneveld. De verwachting is dat met de ingezette verbeteringen op de Valleilijn (langer materieel) er lokaal een verlichting op kan treden, maar dat dit onvoldoende is om de bovenregionale bereikbaarheidsopgave op te lossen.

## 2.2.5 Verbeteren verkeersveiligheid

De problemen in de verkeersafwikkeling op de aansluiting A1/A30 veroorzaken momenteel een verkeersongevallige situatie, die in de toekomst deels verbetert, maar ook deels verslechtert. De opgave is het aantal ongevallen op en rond de aansluiting te verminderen. Door de doorstroming te verbeteren zal het aantal ongevallen afnemen.

## 2.3 Urgentie

Uit de hierboven beschreven analyse blijkt dat er niet alleen in de toekomst, maar ook al in de huidige situatie een urgente bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgave ligt. Ondanks investeringen, zoals op de A1 tussen Hoevelaken en Barneveld, doen zich volgens de NMCA bij zowel lage als hoge groei (demografisch en economisch) knelpunten voor vanaf de aansluiting A1/A30 tot Apeldoorn. Dit resulteert in jaarlijkse (en ook aanzienlijke) verlieskosten.

Verder toont de bovenstaande analyse aan dat de A1/A30 de spil is in lange afstandsvervoer tussen enerzijds de (noordelijke) Randstad en Duitsland (via de A1) en anderzijds richting de zuidelijke FoodValley (Ede, Wageningen) en de Regio Arnhem-Nijmegen. De wegen hebben daarmee een bovenregionale functie. Daarbij is de A1 op internationaal niveau een belangrijke rijksweg, omdat het als TEN-T corridor onderdeel uitmaakt van het Europese transport netwerk.

Het oplossen van het knelpunt A1/A30 draagt bij aan het ruimtelijk economisch vestigingsklimaat in de regio FoodValley (noordelijke deel). Door het vergroten van de agglomeratiekracht (ook in relatie tot de zuidelijke FoodValley, Amersfoort en Apeldoorn) komen meer banen en voorzieningen binnen bereik, ontstaat meer interactie tussen economische sectoren en ontstaan aantrekkelijke en bereikbare economische toplocaties

voor personen en goederen. Daarbij draagt het oplossen van het knelpunt bij aan het vergroten van de aantrekkelijkheid van het leefmilieu. Onder meer de verkeersveiligheid neemt toe en sluipverkeer wordt voorkomen. Daarmee ontstaan aantrekkelijke, veilige, gezonde en duurzame dorpen, steden, woonmilieus en landschappen (wat ook weer bevorderend is voor het vestigingsklimaat). Tot slot draagt optimalisatie van de aansluiting A1/A30 bij aan het vergroten van de aantrekkelijkheid van het totale vervoersysteem voor de gebruiker. Dit betekent dat ingezet moet worden op het ontwikkelen van een samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem (met name fiets, openbaar vervoer en auto) van voldoende kwaliteit dat optimaal bijdraagt aan bovenstaande ambities én de (toekomstige) mobiliteitsbehoefte van reizigers kan faciliteren.





### 3 BETROKKEN PARTIJEN

Dit hoofdstuk beschrijft de betrokken partijen en de belangen van deze partijen om de eerdere genoemde opgaven op te lossen. Hierbij wordt vooral ingegaan op de bereikbaarheidsopgave en verkeersveiligheidsopgave, omdat het functioneren van de aansluiting A1/A30 hier direct invloed op heeft (zoals blijkt uit Tabel 2, paragraaf 2.2). Er wordt kort toegelicht op welke manier de partijen een rol spelen of kunnen spelen in het nader uitwerken en uitvoeren van de oplossingsrichtingen. Het betreft centrale en decentrale overheden en niet-bestuurlijke partijen, ingedeeld op basis van de betrokkenheid bij het project. Dat wil zeggen: leden van de stuurgroep, ambtelijke werkgroep en klankbordgroep. Het hoofdstuk begint met een toelichting op deze projectorganisatie (onder paragraaf 3.1).

Onderstaande afbeelding (Figuur 18) laat zien in wiens beheer de wegen met relatie tot dit MIRT-Onderzoek zijn. Het toont aan dat de belangrijkste wegen in het onderzoek, behalve de N301, in beheer zijn bij het rijk. De A30 is autosnelweg vanaf het zuiden gerekend tot ongeveer het spoorwegviaduct. Formeel wordt de weg ten noorden van dat punt de N30 (zoals ook aangegeven op de hectometerbordjes). De N30 loopt door tot aan het noordelijke kruispunt met de toe- en afrit aan de A1, hoofdrijbaan links (richting A'dam). De Zelderseweg (N301) start vanaf dat punt. De verkeersregelininstallaties (VRI's) en de toeritdoseerinstallaties (TDI's) zijn in beheer van Rijkswaterstaat.

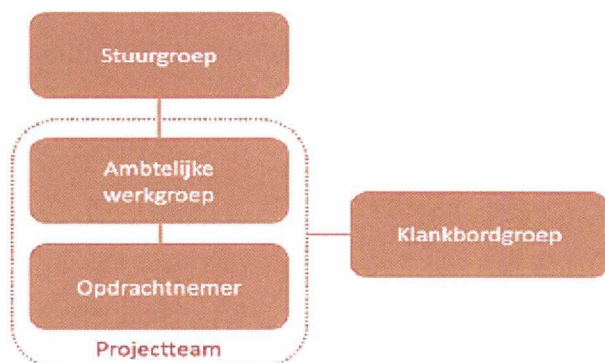


Figuur 18. Wegbeheerders rondom de aansluiting A1/A30 (bron: Rijkswaterstaat, 'wegbeheerders', <https://www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/wegbeheerders.aspx>, geraadpleegd op 6-6-2018)



### 3.1 Projectorganisatie

Initiatiefnemers van het MIRT-Onderzoek zijn de gemeente Barneveld (trekker namens de regio FoodValley) en de provincie Gelderland. Hoe de projectorganisatie is opgebouwd blijkt uit het onderstaande schema (Figuur 19) en de toelichting per organisatieonderdeel.



Figuur 19. Projectorganisatie MIRT-Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld (bron: Plan van Aanpak MOAB (MIRT-Onderzoek Aansluiting A1/A30 Barneveld), Bureau Tauw, 5 mei 2017).

Het projectteam wordt gevormd door de opdrachtgever (de ambtelijke werkgroep) en Arcadis, die het project uitvoert. De ambtelijke werkgroep bestaat dhr. P. Hekman (adviseur verkeer, gemeente Barneveld), mw. L. Hick (beleidsmedewerker, provincie Gelderland), dhr. B. van Oort en dhr. R. Vermijs (beiden senior adviseur verkeer en vervoer, Rijkswaterstaat Oost-Nederland), en tot slot vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dhr. Herman Roem (senior beleidsmedewerker) (tot 1 maart 2018) en mw. G. Moerman (beleidsmedewerker programmering rijkswegen) (per 1 maart 2018). Het projectteam is verantwoordelijk voor de totstandkoming van alle producten die behoren tot het MIRT-Onderzoek, en het betrekken van omgevingspartijen. De omgevingspartijen zijn verenigd in een klankbordgroep. Deze groep met vertegenwoordigers van niet-bestuurlijke partijen levert input, reflecteert op de opgaven en oplossingsrichtingen, en denkt mee over het vervolgtraject.

Het projectteam wordt aangestuurd door de stuurgroep. Deze groep bestaat uit dhr. P.J.T. van Daalen (wethouder gemeente Barneveld, portefeuille Verkeer), dhr. G.J. van den Hengel (tot 17 mei 2018 stuurgroep lid en wethouder gemeente Barneveld, portefeuille Economie) en mw. C. Bieze (gedeputeerde van de provincie Gelderland). Rijkswaterstaat en/of het ministerie zijn niet vertegenwoordigd in de stuurgroep.

De volgende paragrafen van het hoofdstuk geven een beschrijving van de betrokken partijen, op welke manier ze betrokken zijn en wat hun belangen zijn.

### 3.2 Stuurgroep

#### 3.2.1 Gemeente Barneveld

De aansluiting A1/A30 ligt in het noordwesten van de gemeente Barneveld, een groeiende gemeente met 57 duizend inwoners. Voor de leefbaarheid en bereikbaarheid in de huidige situatie, alsook om de toekomstige groei te kunnen faciliteren is doorstroom op de A1/A30 van groot belang. Daarbij werkt goede bereikbaarheid als katalysator voor de economische groei van de gemeente. Bereikbaarheid is onlosmakelijk verbonden met de logistiek sector die groot is in Barneveld. Naast de pluimveesector waar Barneveld bekend om staat, is de gemeente het strategisch centrum voor logistiek in het gebied Amersfoort-Apeldoorn-Ede/Veenendaal. De centrale ligging tussen de Randstad en oost- en noord-Nederland en de snelwegen A1 en A30 maakt Barneveld tot een logistiek concentratiepunt. Verder heeft de gemeente een belangrijk bedrijventerrein in de oksel van de A1 en de A30 liggen, Harselaar.

Gezien de ligging van Harselaar, de potentie van het nog uitgeefbare terrein, en de voorziene groei van de logistiek sector in Barneveld is het in het belang van de gemeente dat er goede doorstroming is op de A1 en de A30. Dit belang is terug te zien in de ambities van de gemeente Barneveld. Zo heeft de gemeente de ambitie om 'te werken aan zowel een optimale externe bereikbaarheid van de gemeente als geheel als van



de individuele woon- en werklocaties'<sup>19</sup>. Bereikbaarheid draagt ook bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat, een andere belangrijke ambitie van de gemeente. Om de ambities waar te maken, heeft de gemeente Barneveld onder meer de krachten gebundeld met de gemeenten waarmee Barneveld samen de regio FoodValley vormt. Eén van de uitkomsten daarvan is de 'Strategische Agenda 2015-2019 FoodValley, van denken naar doen' (januari 2016). Maar ook daarvoor al zette de regio FoodValley zich in voor het optimaliseren van de bereikbaarheid van de regio. Zo werd in 2013 het Mobiliteitsfonds opgericht. Dit fonds is bedoeld om financieel bij te dragen aan regionale verkeer- en vervoersprojecten die zonder deze bijdrage niet, vertraagd of versoberd uitgevoerd worden<sup>20</sup>. Het verbeteren van de doorstroming op de aansluiting A1/A30 is daar één van. Daarvoor heeft de regio FoodValley ook actief een politieke lobby gevoerd. In juni 2016 werd namens de gemeente Barneveld en de regio FoodValley tijdens het Algemeen Overleg MIRT een petitie aangeboden over de gewenste aanpak van de aansluiting A1/A30.

Bij het uitwerken van oplossingsrichtingen, speelt de gemeente Barneveld een belangrijke rol. De gemeente is de trekker in het MIRT-Onderzoek en vertegenwoordiger van de regio FoodValley. Hierin trekt de gemeente samen op met de provincie Gelderland. De provincie is gezamenlijk met het Rijk verantwoordelijk voor de voorbereiding van het BO MIRT. Dit betekent dat voor het BO MIRT van het najaar 2018 de provincie verantwoordelijk is voor het inbrengen van het onderwerp A1/A30 en de benodigde onderbouwing. Mocht in het BO MIRT worden besloten tot het starten van een MIRT-Verkenning A1/A30, dan zal ook besloten moeten worden wie het voortouw hierin neemt.

### 3.2.2 Provincie Gelderland

Gelderland is de grootste provincie van Nederland en telt ruim 2 miljoen inwoners. De provincie is gelegen in het midden en oosten van Nederland en wordt in het noordoosten begrensd door Overijssel, in het oosten door de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen, in het zuiden door Limburg en Noord-Brabant, in het uiterste zuidwesten door Zuid-Holland, in het westen door de provincie Utrecht, in het noordwesten door de Veluwe en de Veluwezoom, met aan de overkant Flevoland. Binnen de provincie liggen zeven diverse sociaaleconomische regio's (of Daily Urban Systems); het Rivierengebied, Nijmegen, Arnhem, de achterhoek, regio FoodValley, de Cleantech regio, en de noordrand van de Veluwe. Uit onderzoek blijkt dat het vestigingsklimaat in Oost-Nederland goed is als direct gevolg van het aantrekkelijk woon- en leefklimaat<sup>21</sup>. Het is dus niet voor niets dat er binnen de provincie gesproken wordt over 'de voordeur in de stad en de achterdeur op het platteland'<sup>22</sup>. Verder staat de regio bekend om de kwaliteit van de universiteiten en het eerdergenoemde agriculturele karakter.

De zeven Daily Urban Systems zijn de regio's waarbinnen verreweg de meeste dagelijkse verplaatsingen voor de meeste burgers afspelen binnen Gelderland. Ook vindt er veel verplaatsing plaats tussen de regio's binnen de provincie Gelderland en regio's daarbuiten, en rijdt er veel lange-afstandsverkeer door de provincie. Vanuit de gemeente Apeldoorn is er bijvoorbeeld veel doorstroom naar het westen van het land, en met name de Randstad. Zoals al meerdere keren benoemd is deze doorstroom op de A1, rondom aansluiting A1/A30, niet optimaal. Ook de bereikbaarheid van luchthavens (met name Schiphol) vanuit de provincie is een opgave. Verder geldt de verkeersveiligheidsopgave ook voor de provincie, niet alleen op en rondom de aansluiting zelf, maar ook op het onderliggend wegennet (in het beheer van de provincie). De sluiproutes die parallel aan de A1 liggen, lopen merendeels door de provincie Gelderland. Ook de N301 vormt een sluiproute binnen de provincie (voor verkeer richting de A28).

Net als voor de gemeente Barneveld en de regio FoodValley, is het dus ook voor de provincie van belang de opgaven die er liggen aan te pakken. Dit blijkt ook uit de omgevingsvisie van de provincie, waarin duurzaamheid, economie en bereikbaarheid de voornaamste pijlers zijn. Net als Barneveld en FoodValley is de provincie initiatiefnemer van het MIRT-Onderzoek. Daarbij is de provincie de gesprekspartner van de minister als het gaat om de aansluiting A1/A30. Onder meer middels moties heeft de provincie het belang van het aanpakken van de aansluiting A1/A30 onder de ministers aandacht proberen te brengen.

<sup>19</sup> Gemeente Barneveld, 'Strategische visie Barneveld 2030', <http://barneveld2030.nl/>, geraadpleegd 28-3-2018.

<sup>20</sup> Regio FoodValley, 'Mobiliteitsfonds verbetert bereikbaarheid regio FoodValley', <http://www.regiofoodvalley.nl/wonen/mobiliteit/nieuwsbericht/artikel/mobiliteitsfonds-verbetert-bereikbaarheid-regio-foodvalley/>, geraadpleegd 28-3-2018.

<sup>21</sup> Provincie Gelderland en provincie Overijssel, 'De Kracht van Oost-Nederland, een economisch geografische analyse', 18 januari 2017

<sup>22</sup> Regio FoodValley, 'Strategische Agenda 2015-2019 FoodValley, van denken naar doen', januari 2016



Tot slot kan de provincie een essentiële rol spelen in de aanpak van de opgaven. Wat betreft de bereikbaarheidsopgave en verkeersveiligheidsopgave kan de provincie, parallel aan een eventuele grotere infrastructuuroplossing, maatregelen nemen op het gebied van smart mobility en (samen met andere partijen) openbaar vervoer.

### 3.3 Ambtelijke werkgroep

De gemeente Barneveld en provincie Gelderland maken niet alleen deel uit van de stuurgroep, maar vormen samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat Oost-Nederland ook de ambtelijke werkgroep. Zoals genoemd vormt de ambtelijke werkgroep samen met de opdrachtnemer (Arcadis) de projectgroep.

#### 3.3.1 Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is namens de Rijksoverheid verantwoordelijk voor het vervoersbeleid en het water- en milieubeheer. Samen met decentrale overheden wordt met projecten en programma's vormgegeven aan deze verantwoordelijkheid. De financiële investeringen in deze programma's en projecten wordt vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Of een programma of project in het MIRT terecht komt – en dus door de centrale overheid (mede)gefinancierd wordt – wordt ieder jaar besloten tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT). Een MIRT-Onderzoek kan aanleiding geven om een MIRT-Verkenning te starten waarover besluitvorming plaatsvindt in het BO MIRT.

In het MIRT-Onderzoek Aansluiting A1/A30 Barneveld, participeert het IenW, maar 'draagt geen verantwoordelijkheid voor eventuele tussenresultaten en voor het eindrapport van het MIRT-Onderzoek'<sup>23</sup>. Het MIRT-Onderzoek wordt immers uitgevoerd op initiatief van de regio en door de regio aangeboden aan het ministerie. Zoals overeengekomen in het BO MIRT van het najaar 2017 treden Rijk en regio met elkaar in overleg en kijken samen of er na afronding van het MIRT-Onderzoek een MIRT-Verkenning kan worden gestart en met welke scope.

#### 3.3.2 Rijkswaterstaat Oost-Nederland

Rijkswaterstaat (RWS) is het uitvoerend agentschap van het ministerie van IenW. Het beheer van de A1/A30 (en N30) valt onder Rijkswaterstaat Oost-Nederland. Mocht het MIRT-Onderzoek uiteindelijk leiden tot een MIRT-Verkenning en vervolgens een project, dan is Rijkswaterstaat een belangrijke partner. De verkeersregelinstanties en de toeritdoseringsinstallaties van de A1 en A30 zijn eveneens in het beheer van Rijkswaterstaat.

### 3.4 Klankbordgroep

De klankbordgroep is een brede, diverse groep partijen die allemaal direct of indirect belang hebben bij de doorstroom op de A1/A30. Het projectteam maakt gebruik van de (gebieds)kennis en ervaringen van de klankbordgroep. De rol van de klankbordgroep is input aanleveren en inhoudelijke reflecteren op de input, de problemen, de oplossingsrichtingen, de effecten en het vervolgtraject. Dit is gedaan middels twee interactieve sessies waarvoor de vertegenwoordigers waren uitgenodigd<sup>24</sup>. Na de sessies is hen gelegenheid geboden te reageren op de (tussentijdse) stukken en/of 'nabranders' te delen. In paragraaf 3.5 is het participatieproces verder toegelicht.

#### 3.4.1 Bestuurlijke partijen

##### 3.4.1.1 Rijkswaterstaat (RWS) Midden-Nederland

Naast RWS Oost-Nederland, is ook RWS Midden-Nederland bij het MIRT-Onderzoek betrokken, als lid van de klankbordgroep. RWS Midden-Nederland is verantwoordelijk voor het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken. Omdat de scope van dit project precies bij de aansluiting A1/A30 ophoudt en er daarmee ook overlap is met het studiegebied van het voorliggende MIRT-Onderzoek, is RWS Midden-Nederland een

<sup>23</sup> Plan van Aanpak MOAB (MIRT-Onderzoek Aansluiting A1/A30 Barneveld), Bureau Tauw, 5 mei 2017.

<sup>24</sup> Niet alle genodigden waren ook aanwezig bij *beide* sessies op 28 november 2017 en 8 mei 2018. De ANWB en Fietzersbond zijn op geen van de twee sessies vertegenwoordigd. Toch worden deze partijen wel genoemd in dit hoofdstuk omdat zij wel worden gezien als belanghebbenden.



onmisbare klankbordgroep-partij. Zoals eerder aangegeven is er na realisatie van project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken een snelle afwikkeling van 4 naar 2 rijstroken (zie paragraaf 22.4 en met name Figuur 12). Via politiek-bestuurlijke wegen is de minister gevraagd een oplossing te vinden voor het probleem op de A1/A30. De noodzaak werd in eerdere stadia niet door de minister erkend. Als dat wel het geval was geweest, had het optie kunnen zijn de projectscope van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken (nog in de beginfase) uit te breiden. Nu dat geen optie meer is, is de verkeerskundige die vanuit RWS Midden-NL bij het project betrokken is gevraagd aan te haken om zijn kennis over het project, en met name de verkeerssituatie op de A1 richting Amersfoort-Apeldoorn, te delen met het projectteam. In het uitwerken van de 'voorkeursoplossingsrichting' binnen dit MIRT-Onderzoek is het voorkomen van kapitaalvernietiging (het tenietdoen van een investering) als uitgangspunt meegenomen. Concreet betekent dit dat, voor zover mogelijk, (recente) investeringen die bijvoorbeeld voor project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken zijn gedaan, niet ongedaan worden gemaakt. Denk hierbij aan het weghalen van nieuwe of nog bruikbare portalen, duikers, geluidschermen en asfalt.

### 3.4.1.2 Provincie Utrecht

Hoewel de provincie Utrecht de kleinste provincie van Nederland is (1.29 miljoen inwoners), heeft Utrecht met haar centrale ligging in het midden van Nederland een unieke positie in het netwerk van de kennisregio's Amsterdam, Utrecht, Delft/Rotterdam, Wageningen en Eindhoven. Niet voor niets wordt Utrecht wel de draaischijf genoemd voor het verkeer en vervoer in heel Nederland, maar ook voor internationale verbindingen vormt Utrecht een belangrijke schakel. Vanuit grote delen van het land fungeert Utrecht als een poort naar de Randstad. Van alle auto's die op een gemiddelde werkdag de provincie verlaten, er aankomen, er binnen reizen of er doorheen reizen, is 19% 'doorreiziger'<sup>25</sup>. De belangrijkste wegen die door doorreizigers worden gebruikt zijn de snelwegen A1, A12 en de A2. Ook de A27 en A28 worden in combinatie met andere wegen gebruikt door reizigers die de provincie doorkruizen om van A naar B te komen.

Utrecht is de grootste stad, gevolgd door Amersfoort, Veenendaal, Zeist en Nieuwegein. Uit onderzoek blijkt dat de assen Amsterdam-Amersfoort-Apeldoorn (A1)/Zwolle (A28) en Amsterdam-Utrecht-Arnhem/Den Bosch-Eindhoven sterk in opkomst zijn voor bedrijfsnetwerken, pendel en verhuisstromen<sup>26</sup>.

Een goeie doorstroom op deze wegtrajecten is dus van groot belang voor de economie en het leefklimaat in de regio. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028 (herijkt in 2016) geeft de provincie als belang aan het 'zorgdragen voor en voldoende ruimte bieden voor een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties'<sup>27</sup>. De bereikbaarheid van Utrecht Science Park is een zorg die expliciet door de provincie wordt genoemd<sup>28</sup>. In relatie tot de bereikbaarheid vormen veiligheids-, leefbaarheids- en landschappelijke aspecten belangrijke aandachtspunten voor de provincie. De sluiproutes parallel aan de A1 houden hiermee relatie omdat het gebruik van deze wegen, die voor een groot deel binnen de provincie Utrecht vallen, impact heeft op de veiligheid en leefbaarheid langs deze routes.

Naast de zorg over de bereikbaarheid van Utrecht Science Park, is het voor Utrecht ook van belang dat de gemeenten Renswoude, Veenendaal en Rhenen goed bereikbaar zijn. Deze gemeenten maken deel uit van de regio FoodValley; de overige gemeenten binnen de regio FoodValley behoren tot de provincie Gelderland.

### 3.4.1.3 Gemeente Amersfoort

De gemeente Amersfoort, met ruim 150.000 inwoners wordt in het Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplan Barneveld Visie genoemd als een van de belangrijkste partners voor Barneveld op het gebied van de externe bereikbaarheid. Hoewel de gemeente Amersfoort niet direct (als initiatiefnemer of gegadigde in het projectteam) betrokken is bij het MIRT-Onderzoek, is een goede samenwerking wel van belang om tot optimale uitkomsten te komen. Het belang van de samenwerking komt ook naar voren in de strategische

<sup>25</sup> Staat van Utrecht, 'Mobiliteit in de provincie', <http://www.staatvanutrecht.nl/thema/mobiliteit-in-de-provincie>, geraadpleegd 6-6-2018.

<sup>26</sup> EBU, 'De veranderende geografie van Nederland', <https://research.economicboardutrecht.nl/onderzoeksbibliotheek/2015-de-veranderende-geografie-van-nederland-atelier-tordoir-en-regioplan>, geraadpleegd op 6-6-2018.

<sup>27</sup> Provincie Utrecht, 'Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en verordening 2013', <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/provinciale-0/>, geraadpleegd 6-6-2018

<sup>28</sup> Provincie Utrecht/Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), 'Mobiliteitsvisie 2014-2028', 7 juli 2014, beschikbaar op <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/mobiliteitsplan2015/artikel/>.



agenda van de regio FoodValley voor de periode 2015-2019, waarin wordt ingezet op het verbinden van regio's. Er wordt een stedelijk netwerk nagestreefd dat het woon- en vestigingsklimaat nog aantrekkelijker maakt. Door het vergroten van de agglomeratiekracht tussen de FoodValley, Amersfoort en Apeldoorn komen meer banen en voorzieningen binnen bereik, ontstaat meer interactie tussen economische sectoren en ontstaan aantrekkelijke en bereikbare economische locaties voor personen en goederen. Voor deze agglomeratiewerking is bereikbaarheid van groot belang. Daarbij betekent een goede doorstroom op de A1 en A30 ook verbeterde verkeersveiligheid, wat ook bijdraagt aan het 'versterken van de fysiek en sociaal duurzame leefomgeving', een ander doel uit de strategische agenda.

Verder vormt de gemeente Amersfoort het centrum van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, een belangrijk project voor de gemeente op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het project, uitgevoerd door CA1|28 in opdracht van Rijkswaterstaat, omvat de verbreding van de A1 en de A28 (aan alle kanten van het knooppunt Hoevelaken) over een lengte van 32 kilometer en de aanpak van het knooppunt Hoevelaken. Gemeente Amersfoort heeft budget beschikbaar gesteld om de projectdoelen in het gebied verder te optimaliseren. Naar verwachting wordt het project tussen 2021 en 2025 gerealiseerd.

#### 3.4.1.4 Gemeente Apeldoorn

De gemeente Apeldoorn telt circa 160.000 inwoners en ligt langs de A1 waar deze kruist met de A50. De gemeente Apeldoorn geeft aan goed bereikbaar te zijn, en dat de optimalisatie van de A1 door project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken en de aanpak van knooppunt Beekbergen (A1/A50) daar verder aan bijdragen. Daarnaast wordt ook de A1 naar het oosten verder verbreed. Voor autoverkeer vanuit Apeldoorn dat richting de Randstad rijdt, werkt de congestie op de A1 ver hinderend. Belangrijke randvoorwaarden voor Apeldoorn zijn: groen, leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.

#### 3.4.1.5 Gemeente Nijkerk

De gemeente Nijkerk, met ruim 40.000 inwoners, is de meest noordelijke gemeente van de regio FoodValley, en is via de N301 verbonden met de A1/A30. Wanneer er sprake is van filevorming op de A1 richting Amersfoort, wordt de route via de N301 een aantrekkelijk alternatief voor verkeer dat naar de A28 moet (door project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken wordt de A28 tot aan Nijkerk verbreed). De gemeente deelt de visies uit de strategische agenda 2015-2019 van de regio FoodValley. Het verbinden van de verschillende steden (het bevorderen van de agglomeratiekracht) is daarin een belangrijk punt. Nijkerk is economisch al sterk verbonden met Amersfoort; veel mensen woonachtig in Nijkerk werken in Amersfoort, of andersom. Een goede doorstroom tussen deze gemeenten, en tussen Nijkerk en de rest van de FoodValley alsook de Randstad is dan ook van groot belang.

#### 3.4.1.6 Gemeente Leusden

De gemeente Leusden ligt ten zuiden van de gemeente Amersfoort en ten westen van de gemeente Barneveld, en valt net als Amersfoort binnen de provincie Utrecht. De gemeente telt net geen 30.000 inwoners. De A28 en de N221 vormen de noordgrens van de gemeente en de N227 en de N226 lopen door de gemeente. De laatste wordt in combinatie met de A12 veelvuldig als alternatieve route voor de A30-A1 gebruikt voor verkeer vanuit Ede en verder (naar het oosten). Hoewel de bovenregionale bereikbaarheidsopgave in de regio niet weerspiegeld wordt in de beleidsdocumenten van de gemeente, is er wel een relatie. Zo hebben de bereikbaarheidsdoelen van de gemeente Amersfoort, het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken en het sluipverkeer parallel aan de A1 raakvlak met de gemeente.

#### 3.4.1.7 Gemeente Ede

Ook de gemeente Ede is één van de acht gemeenten van de regio FoodValley. Daar waar de gemeente Barneveld grenst aan de meest noordelijke oost-west verbinding van de regio FoodValley (de A1), grenst Ede aan de meest zuidelijke oost-west verbinding van de regio (de A12). De gemeente Ede vormt daarmee een belangrijke toegang tot het zuidelijke deel van de regio FoodValley. Daarbij komen reizigers vanuit het zuidoosten van Nederland door de gemeente Ede, waar ze voor de richting Randstad-noord (Amsterdam) kunnen kiezen voor de route A12 via Utrecht of de A30-A1. In de huidige situatie is de A12 populairder gezien de bekende congestie op de aansluiting A1/A30. De aanpak van de A1/A30 zou daarom druk van de A12 en de regio Utrecht afhalen maar Ede zal een doorgangsgemeente blijven, met de aansluiting Maanderbroek als belangrijk aandachtspunt (zie ook 5.1.1).



### 3.4.2 Ondernemers

Zoals Tauw al beschrijft in het Plan van Aanpak voor het MOAB, onderstrepen ondernemers het belang van een goede bereikbaarheid van de regio. Ondernemers, zo schrijft Tauw, 'hechten vooral waarde aan investeringen in een verdere verbetering van de fysieke bereikbaarheid per trein naar de internationale vliegvelden Schiphol en Düsseldorf en het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg aan de noord- en zuidkant van FoodValley. De urgentie is hoog, gezien de te verwachten sociaaleconomische ontwikkelingen'.

#### *Barneveldse Industriële Kring*

Barneveldse Industriële Kring (BIK) is een ondernemersvereniging binnen de gemeente Barneveld. Met als doel ondernemen in de gemeente Barneveld aantrekkelijker te maken, voert de vereniging als belangenbehartiger gesprekken met onder meer werkgeversverenigingen, de gemeente en de provincie. Een belangrijk onderwerp is bereikbaarheid en infrastructuur. Daarbij ligt de nadruk op het 'herstructureren knooppunt A1/A30', het lokale en provinciale wegennet, ontwikkeling van de railterminal en voldoende, bereikbare en beveiligde parkeer- en verzorgingsplaatsen in de omgeving van Barneveld<sup>29</sup>.

#### *VNO-NCW*

VNO-NCW is een fusie van de Vereniging Nederlandse Ondernemingen en de Nederlands Christelijke Werkgeversbond. De vereniging zet zich in voor een uitstekend ondernemings- en vestigingsklimaat, op zowel nationaal als internationaal niveau. Het doel is wereldwijde herkenning van Nederland als duurzame en welvarende economie. De organisatie heeft vijf regionale verenigingen waarvan VNO-NCW Midden de ondernemers in Flevoland, Gelderland, Overijssel en Utrecht vertegenwoordigen. De vereniging heeft een aantal speerpunten waar ze zich samen met partners hart voor maakt. Eén van die speerpunten is ruimtelijke ordening en infrastructuur, waarvan de verbetering van de doorstroming op de A28 een voorbeeld is en waarvoor VNO-NCW al enigszins met succes heeft gelobbyd.

#### *EVO Fenedex*

EVO Fenedex is, net als BIK en VNO-NCW, een ondernemersvereniging maar dan toegespitst op de Nederlandse handels- en productiebedrijven met een logistieke of internationale operatie. De organisatie zet zich in om de logistiek en export te verbeteren. Naast vijf regionaden (regioraad oost voor Gelderland en Overijssel), heeft de vereniging tien thematische raden, waarvan meerdere het thema bereikbaarheid raken. De regioraad oost voert gesprekken met provincies en gemeenten over bereikbaarheid in Gelderland en Overijssel.

#### *Transport en Logistiek Nederland*

Ook Transport en Logistiek Nederland (TLN) is een ondernemersorganisatie, toegespitst op wegtransportbedrijven en logistiek dienstverleners. TLN beoogt een prettig ondernemersklimaat in Nederland en Europa en ondersteunt en verbindt ondernemers in de transport- en logistieksector. Behalve het behartigen van belangen faciliteert TLN ook kennisuitwisseling en sectorontwikkeling.

### 3.4.3 Openbaar Vervoer

In de regio FoodValley zijn twee spoorvervoerders actief: de Nederlandse Spoorwegen (NS) en Transdev (merknaam Connexxion, verantwoordelijk voor onder meer de Valleilijn). Transdev streeft naar duurzaam, beschikbaar en toegankelijk vervoer. NS beoogt voor de reizigers een zo aangenaam en duurzaam mogelijke reis van deur tot deur. Verder is ProRail een omgevingspartij, verantwoordelijk voor de aanleg, het onderhoud, beheer en de veiligheid van het spoorwegnet in de regio (railinfrastructuurmanager).

Naast de trein, is de bus een belangrijk vervoersmiddel in de regio FoodValley. Syntus Gelderland (een dienst van Keolis Nederland) is de vervoerder in de regio, verantwoordelijk voor onder meer de Vallei-buslijn. Keolis staat voor logisch openbaar vervoer dat veilig is en voorziet in informatie.

Dagelijks reizen in Nederland 3 miljoen mensen met het openbaar vervoer. Reizigers in het openbaar vervoer worden vertegenwoordigd door Rover (Reizigers Openbaar Vervoer). Rover overlegt als belangenbehartiger met overheden en vervoersbedrijven. Naast overleg zoekt Rover ook de publiciteit op en

<sup>29</sup> BIK, 'beleidsplan', <http://www.bikbarneveld.nl/beleidsplan/>, geraadpleegd op 11-4-2018.



organiseert protestacties. Rover wil onder meer dat het openbaar vervoer een goed alternatief is voor de auto, ongeacht iemands woonplaats.

De visies van de openbaar vervoerders die actief zijn in de regio FoodValley zijn allemaal gericht op het zo toegankelijk en aantrekkelijk mogelijk maken van het openbaar vervoer. Of de vervoerders méér reizigers nastreven wordt niet weerspiegeld in de visies, maar ze willen in ieder geval de reizigers die ze hebben zo comfortabel mogelijk laten reizen. Dat zal ook gelden voor alle toekomstige reizigers; in die zin moeten de organisaties inspringen op de vraag (en aan deze vraag zodanig tegemoetkomen dat nieuwe reizigers ook blijven). Het belang van de openbaar vervoerders is – behalve wellicht vanuit milieuoogpunt – niet gerelateerd aan de bereikbaarheid en doorstroom op de auto(snel)wegen. Wel is het duidelijk dat Barneveld voorlopig geen intercity stop krijgt, ondanks dat dit wel de wens is van andere omgevingspartijen zoals de ondernemers. Volgens de NS is dit (momenteel) geen duurzame investering en zal dit ten nadele zijn van de reizigers die vanuit het oosten naar het westen reizen en door een stop op Barneveld extra reistijd hebben.

### 3.4.4 Weggebruikers

#### ANWB

De Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB (kortweg ANWB) is de belangenbehartiger op het gebied van mobiliteit, met name gericht op vervoerders van personenauto's. Thema's waar de ANWB zich voor in zet zijn onder meer bereikbaarheid, verkeersveiligheid, slimme en duurzame mobiliteit, en vrije tijd en vakantie. Behalve belangen behartigen biedt de ANWB verscheidene diensten, zoals opleidingen, verzekeringen, wegenwacht, verkeersinformatie, et cetera.

#### Fietzersbond

De Fietzersbond is de belangenbehartiger voor de fietser. De vereniging, met een lokale afdeling voor de provincie Gelderland, streeft naar meer en betere mogelijkheden voor fietsers. De belangen van fietsers zullen met de tijd veranderen, zo zorgt de opkomst van elektrische fietsen weer voor nieuwe vraagstukken<sup>30</sup>. Hoewel de fietzersbond zich met name richt op de kwetsbaarste fietsers (kinderen en ouderen), zal de bond zich blijven buigen over ontwikkelingen met betrekking tot de fietser. Een project binnen de regio FoodValley waar de Fietzersbond nauw bij betrokken is, is de snelle fietsroute Ede-Wageningen<sup>31</sup>.

## 3.5 Participatie in het MIRT-Onderzoek

De bovengenoemde partijen zijn zoveel mogelijk betrokken bij het MIRT-Onderzoek Aansluiting A1/A30 Barneveld. Een brede groep partijen is gevraagd een klankbordgroep te vormen om het projectteam van input te voorzien. Tijdens de doorloop van het MIRT-Onderzoek is er twee keer een sessie georganiseerd om deze input te vergaren. In een zogenaamd 'Kennis Café' werden de omgevingspartijen (klankbordgroep en de ambtelijke werkgroep) in november 2017 gevraagd om hun kennis, ervaringen en inzichten te delen ten aanzien van het verrijken van de brede probleemanalyse. Het Kennis Café – in Amerika uitgevonden en ontwikkeld onder de naam 'Wereld Café' – is een eenvoudige, effectieve en flexibele methode om met een (diverse) groep stakeholders een dialoog te voeren. Het doel is kennis en perspectieven te delen, kansen aan het licht te brengen en een gevoel van gemeenschap en gedeeld belang te creëren. De resultaten zijn verwerkt in thematische factsheets en meegenomen in de probleemanalyse.

In mei 2018 vond de tweede sessie met de klankbordgroep en ambtelijke werkgroep plaats. Dit keer werden deelnemers meegenomen in de laatste ontwikkelingen en oplossingsrichtingen (zie hoofdstuk 4 en 5). Uit de probleemanalyse waren de eerste oplossingsrichtingen naar voren gekomen en in het tweede Kennis Café werd deelnemers de gelegenheid geboden daarop te reageren. Door de technische/verkeerskundige insteek van de sessie, voortkomend uit het type oplossingsrichtingen, en de aanwezigheid van Arcadis-specialisten die tot dusver alleen op de achtergrond bij het onderzoek betrokken waren, kreeg het Kennis Café meer het karakter van een 'expertsessie'. De input uit deze sessie is meegenomen in de verdere uitwerking van de voornaamste oplossingsrichtingen. Deelnemers hebben met behulp van verslaglegging een terugkoppeling gehad. Het betrekken van omgevingspartijen zal ook in het vervolg belangrijk blijven.

<sup>30</sup> Zie bijvoorbeeld: Fietzersbond, '2 Speed pedelec-rijders aan het woord', <https://www.fietzersbond.nl/nieuws/3-speed-pedelec-rijders-aan-het-woord/>, geraadpleegd d.d. 18-4-2018

<sup>31</sup> Gemeente Ede, 'Snelle fietsroute Ede-Wageningen', <https://www.ede.nl/wonen-en-leven/verkeer-en-parkeren/voor-de-fietser/snelle-fietsroute/>, geraadpleegd d.d. 18-4-2018.

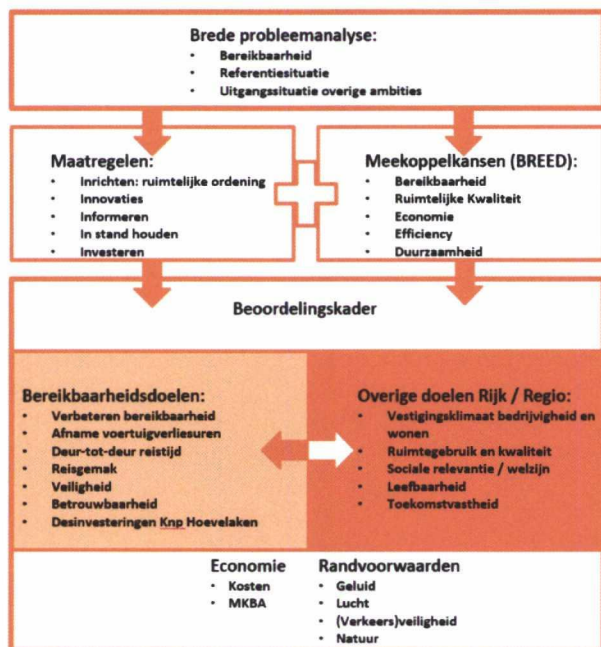
## 4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Dit hoofdstuk is de uitkomst van MIRT-Onderzoeksfase 3, waarin vanuit de probleemanalyse is toegewerkt naar oplossingsrichtingen. Hoewel oplossingsrichtingen pas in een MIRT-Verkenning tot in detail worden uitgewerkt, zijn de oplossingsrichtingen in dit onderzoek wel zodanig uitgewerkt en getest dat ze, samen met de probleemanalyse, toereikend zijn voor het BO MIRT.

### 4.1 Afwegingskader

Voor het definiëren van oplossingsrichtingen is breed gekeken. Enerzijds zijn oplossingsrichtingen adaptief: oplossingen worden in de tijd uitgezet en in samenhang beoordeeld. Daardoor wordt ruimte geboden voor complexiteit, veranderende omstandigheden, innovaties en nieuwe inzichten. Anderzijds is Meer Bereiken toegepast bij het definiëren van een breed pallet van oplossingsrichtingen. Meer Bereiken is de brede aanpak van MIRT-Onderzoeken, geïntroduceerd in 2014 als reactie op het veranderde karakter van Nederland. In Meer Bereiken wordt verder gekeken dan naar de aanleg van nieuwe infrastructuur alleen. Zoals de Handreiking MIRT-Onderzoek schrijft staat Meer Bereiken voor 'een gelijkwaardige manier van samenwerken met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen, een intensievere probleemanalyse en andere oplossingen en besluiten waarbij de gebruiker en zijn gedrag centraal staan'<sup>32</sup>.

Het onderstaande schema (Figuur 20) geeft aan hoe Meer Bereiken is vertaald in fase 3 (toetsing en uitwerking van oplossingsrichtingen) van dit MIRT-Onderzoek. De paragrafen die volgen voorzien in een toelichting.



Figuur 20. De aanpak van Meer Bereiken vertaald naar het MIRT-Onderzoek Aansluiting A1/A30 Barneveld, fase 3 'oplossingsrichtingen'

#### 4.1.1 Maatregelen (de 5 I's)

Om verder te kijken dan infrastructuur-oplossingen alleen, zijn er vijf invalshoeken, of type maatregelen, geïntroduceerd. Deze maatregelen, allemaal beginnend met een i, dienen als denkkader om oplossingsrichtingen tegenaan te leggen. Oplossingen inventariseren langs deze lijnen inspireert tot bredere en creatievere oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven. De invalshoeken zijn als volgt<sup>33</sup>:

<sup>32</sup> Leerplatform MIRT, 'Toolkit MIRT-Onderzoeken, achtergrondinformatie en inspiratiebron', 4 augustus 2014.

<sup>33</sup> Definities uit "Toolkit MIRT-Onderzoeken, achtergrondinformatie en inspiratiebron", Leerplatform MIRT, 4 augustus 2014.



1. *Inrichten*: het beter afstemmen van mobiliteitsmaatregelen en ruimtelijke keuzes bij het inrichten van een gebied. Met andere woorden, ruimtelijke inrichting af stemmen op de gewenste bereikbaarheid en de nabijheid van functies (OV, onderwijs, zorg, bedrijventerreinen etc.) stimuleren. Een concreet voorbeeld is het bundelen van bedrijventerreinen op locaties die door de weg, spoor en vaarwegen ontsloten worden. In de regio FoodValley is dit al grotendeels het geval.
2. *In stand houden*: het versterken van de basis van de netwerken door slimme keuzes te maken bij en over het beheer en onderhoud. Dit betekent niet alleen prioriteren maar ook vooruitkijken bij het (plannen van) onderhoud, en win-win situaties te creëren. Een voorbeeld is ruimte te reserveren voor een toekomstige fietssnelweg bij het vervangen van een bestaand kunstwerk. Maar het kan ook betekenen dat er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande situatie. Zo zijn in de categorie weginfrastructuur (paragraaf 4.2.4) zowel oplossingsrichtingen voorgesteld waarbij de N301 op zijn huidige plek blijft liggen, als een oplossingsrichting waarbij dat niet het geval is.
3. *Informeren*: het beter informeren van reizigers en goederenvervoerders. Door beschikbare informatie slimmer toe te passen en te delen kunnen gebruikers van infrastructuur efficiënter reizen en vervoeren. Maatregelen variëren van apps met actuele multimodale reisinformatie tot afstemming van bedientijden van bruggen en sluizen op drukte. Smart mobility is een categorie oplossingsrichtingen die voor een groot deel de invalshoek informeren neemt.
4. *Innoveren*: met behulp van innovatie gedragsverandering faciliteren. Dit betreft niet alleen technologische innovaties, maar ook vernieuwing en verandering van organisaties. Denk aan het beter inspelen op veranderingen in (reis)gedrag van personen en veranderingen in productieprocessen en logistiek, rekening houden met de verschillende doelgroepen en andere manieren van samenwerken met andere partijen (bijvoorbeeld werkgevers). Smart mobility betreft bij uitstek innovatieve oplossingen.
5. *Infrastructuur*: het investeren in infrastructuur. Dit komt in beeld als de voorgaande sporen geen of onvoldoende soelaas bieden. Uit de analyse onder paragraaf 4.2 blijken maar weinig oplossingsrichtingen die vanuit de bovenstaande I's zijn voorgesteld (volledig) probleemoplossend. De invalshoek investeren in infrastructuur is dus onontkomelijk. Het betreft dan de (vaak kostbare) weginfrastructuur, niet de fietsinfrastructuur. Paragraaf 4.2.4 gaat hier op in.

#### 4.1.2 Meekoppelkansen (BREED)

Oplossingsrichtingen staan niet op zichzelf, maar kunnen een breder effect hebben. Ten behoeve van het MIRT-Onderzoek is gekeken in hoeverre meekoppelkansen bereikt kunnen worden op het gebied van Bereikbaarheid, Ruimtelijke kwaliteit, Economie, Efficiency en Duurzaamheid (BREED). Wanneer de doorstroming verbetert, verbetert ook de mobiliteit: meer banen worden bereikbaar. Met andere woorden: een verbeterde doorstroming werkt positief door in de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat. Vanuit het perspectief van Ruimtelijke kwaliteit is het mogelijk om te komen tot een integraal programma. In de Kennis Cafés zijn onder andere het realiseren van een fietstunnel en/of het realiseren van fietssnelwegen als (nog niet nader uitgewerkte) voorbeelden genoemd. Tenslotte is voor het aspect Duurzaamheid het toepassen van ledverlichting genoemd.

#### 4.1.3 Beoordelingskader

Het beoordelingskader is het kader waarlangs de oplossingsrichtingen getoetst worden: wordt met de oplossing de bereikbaarheidsdoelen en doelen van het rijk en de regio behaald? Wat komt er uit de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) en kan aan de kosten voldaan worden? Voldoet het aan de randvoorwaarden en wetten op het gebied van geluid, lucht, (verkeers)veiligheid en natuur? Op basis van de probleemanalyse, sessies met stakeholders, modelberekeningen en expert judgement is hier een eerste inschatting voor gedaan. In de vervolgfase (MIRT-Verkenning) dient hier gedetailleerder op ingezoomd te worden.

### 4.2 Inventarisatie en toetsing oplossingsrichtingen

Op basis van de probleemanalyse en tijdens het Kennis Café van 28 november 2017 zijn 25 oplossingsrichtingen geïdentificeerd (zie bijlage B). Deze vallen binnen vier clusters: openbaar vervoer, fietsinfrastructuur, smart mobility en weginfrastructuur. De oplossingsrichtingen zijn gekoppeld aan de vijf I's en getoetst aan de vraag of ze de bereikbaarheidsopgave oplossen. Maatgevend in de toetsing is het feit dat



de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgave een bovenregionaal probleem is, zoals blijkt uit de probleemanalyse. Ook is gekeken naar de impact van de oplossingsrichtingen op de beleidsdoelen (zie hoofdstuk 3). Op basis van expert judgement is beoordeeld of het (maatschappelijke) kosteneffect reëel is per opgave. Uiteindelijk zijn de oplossingsrichtingen teruggebracht van 25 naar 4, allemaal oplossingsrichtingen binnen het cluster weginfrastructuur. In de paragrafen hieronder wordt dit toegelicht. Op 27 februari 2018 is de projectgroep meegenomen in de inventarisatie en filtering.

#### 4.2.1 Openbaar vervoer

De OV-oplossingen dragen bij aan het versterken van het ruimtelijk economisch vestigingsklimaat in (het noordelijke deel van) de regio FoodValley en het leefmilieu. Ook dragen de oplossingen bij aan het vergroten van de aantrekkelijkheid van het totale vervoersysteem voor de reiziger. Dit betreft oplossingsrichtingen als het verbeteren van het comfort en verhogen van de frequentie. Tijdens het Kennis Café (november 2017) werd vanuit de klankbordgroep voorgesteld de frequentie van de Valleilijn te verhogen. Een maatgevend baanvak op deze treinverbinding is Barneveld-Noord-Amersfoort. De huidige frequentie van deze lijn – die vooral scholieren en studenten vervoert – is al 4x per uur (15'-dienst). Uit punctualiteitscijfers van ProRail blijkt dat punctualiteit goed is en verbetering van het comfort is al in gang gezet (nieuw materieel, langere treinen). Het baanvak Barneveld-Ede zou echter nog frequenter kunnen; van 2 naar 4 keer per uur, waar reizigers zowel vanuit Ede naar de noordelijke FoodValley als naar regio Amersfoort en vice versa gebruik van zouden kunnen maken. Ook zou de treindienst doorgetrokken kunnen worden naar Arnhem (en/of Utrecht), waardoor reizigers op dit traject niet over hoeven te stappen. Echter, gezien het regionale karakter van de valleilijn, biedt het verhogen van de frequentie van deze lijn geen structurele oplossing voor de bovenregionale problematiek op de A1/A30.

Een andere oplossingsrichting op het gebied van openbaar vervoer is het toevoegen van een nieuwe regio sprinter. De NS heeft hiervoor reeds een prognose gemaakt over het te verwachten aantal reizigers op het traject Amersfoort-Apeldoorn en de te verwachten jaarlijkse exploitatiekosten die verbonden zijn aan een regiosprinter<sup>34</sup>. De belangrijkste conclusie van de NS-studie is dat de beoogde treindienst naar verwachting structureel niet kostendekkend zal zijn. Bovendien zal het probleemoplossend vermogen klein zijn omdat de oplossing gericht is op reizigers voor het traject Barneveld-Amersfoort, en hier de Valleilijn al rijdt. Wel zouden meer (snel)bussen ingezet kunnen worden om op korte termijn al een alternatief te bieden voor de auto op trajecten zonder directe spoorverbinding, of het traject Barneveld-Nijkerk waar momenteel geen waardige OV-service voor is. Maar ook hier geldt dat dit alleen lokale reizigers bereikt, waardoor het geen structurele oplossing biedt voor de bereikbaarheidsopgave rondom de A1/A30. Immers, de groep lokale reizigers vormt maar een minimaal percentage van het totaal aantal gebruikers van de A1/A30. De impact die deze groep kan maken door voor alternatief vervoer te kiezen zal (uiterst) gering zijn.

Tot slot is voorgesteld een extra Intercity stop in te voeren voor Barneveld, langs de Intercity verbinding Amersfoort-Apeldoorn. Voor NS is de IC-verbinding Randstad-Apeldoorn-Deventer-Almelo-Hengelo-Enschede een belangrijke IC-reizigersverbinding. NS acht het niet realistisch een extra station toe te voegen; het aantal reizigers wat gebaat is bij het IC-station staat niet in verhouding tot de hinder die bestaande reizigers ondervinden (die reizigers krijgen immers te maken met langere reistijd). Volgens de NS (aangegeven tijdens het Kennis Café, november 2017) is de verhouding ca. 1 op 17. Eerdere politieke discussies in de Tweede Kamer laten bovendien zien dat de reistijd naar de landsdelen, waaronder Twente, belangrijk speerpunt is<sup>35</sup>. Het gaat de Tweede Kamer daarbij eerder om reductie van de reistijden dan een verlenging. Overigens, voor deze groep lokale reizigers (gemeente Barneveld) heeft de extra stop wel meerwaarde. Zij kunnen immers, als hen die mogelijkheid wordt geboden, vanuit Barneveld snel naar de Randstad of het oosten van het land, zonder last te hebben van de congestie op de autowegen. Maar ook hier geldt weer dat de lange afstandsproblematiek rondom de A1/A30 niet wordt opgelost met een IC-stop in Barneveld omdat de groep lokale reizigers beperkt is ten opzichte van de grote groep lange afstand reizigers die voor de congestie op de A1/A30 zorgen.

#### 4.2.2 Fietsinfrastructuur

Fietsoplossingen dragen zonder meer bij aan de aantrekkelijkheid van het leefmilieu (denk aan gezondheid, bereikbaarheid van winkels vanuit woonwijken, etc.). Echter, oplossingen voor fietsers (verbeterde

<sup>34</sup> Besluit geen verdere stappen te zetten initiatief regiosprinter verder te helpen, brief provincie Gelderland, d.d. 25 februari 2015.

<sup>35</sup> Rijksoverheid, 'Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)', <https://www.mirtoverzicht.nl/projecten/hoogfrequent-spoorvervoer>.



infrastructuur en maatregelen voor de veiligheid van fietsers) hebben een reikwijdte van 5 tot 15 kilometer (voor de elektronische fiets). Het zijn dus geen oplossingen voor het lange afstandsverkeer dat het hoofdaandeel vormt op de A1/A30 (bovenregionaal verkeer).

Wel kan investeren in fietsinfrastructuur gezien worden als meekoppelkans die de lokale reiziger tegemoetkomt. Naast de bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid draagt het ook bij aan de (lokale) bereikbaarheid, met name voor de fietser zelf. Er zijn geen harde cijfers die aangeven hoeveel autoreizigers de fiets pakken wanneer er goede fietsfaciliteiten zijn voor hun lokale routes (5-15 km). Wel is bekend dat minder dan 1% van het verkeer op de aansluiting A1/30 een rit met een lengte van 5-15 km aflegt<sup>36</sup>. Investeren in fietsinfrastructuur heeft op deze locatie dus weinig effect.

### 4.2.3 Smart mobility

Smart mobility oplossingen zijn gericht op het verbeteren van de reiskwaliteit voor de bestuurder, door het toepassen van hardware, software of 'orgware' (het verbeteren van de capaciteit van instituties die zich bezighouden met nieuwe technologieën). Middelen van smart mobility zijn het beïnvloeden van de mobiliteitsvoorkeur van reizigers en deze voorkeur faciliteren. Beïnvloeden kan door in te zetten op bijvoorbeeld slimme ruimtelijke planning en ontwikkeling. Het realiseren van oppikpunten voor internetaankopen is hiervan een voorbeeld. De voorkeur van reizigers faciliteren kan middels slimme voertuigen (bijvoorbeeld voertuigen die automatisch hun snelheid aanpassen aan de geldende snelheidslimiet) en verkeersmanagement (bijvoorbeeld parkeren met real-time parkeerdata). Smart mobility kan zowel vanuit de overheid komen, als vanuit de markt. Denk aan duurzaam materiaal gebruik in rijksprojecten, of aan telefonisch betalen voor OV-gebruik en meerijddiensten (Uber) bij markt initiatieven.

De vier voorbeelden van smart mobility die door stakeholders werden aangedragen zijn: gebruik van de ZOOF-app stimuleren, Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA) toepassen, een beloningssysteem invoeren, en truck platooning. De ZOOF-app is een applicatie voor de telefoon die weggebruikers adviseert over de optimale rijnsnelheid, volgafstand, etc. Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA) is het systeem dat ervoor zorgt dat een voertuig automatisch de snelheid aan kan passen naar de geldende snelheidslimiet. De suggestie om een beloningssysteem in te voeren is tijdens het Kennis Café niet geconcretiseerd, maar de koppeling van een beloningssysteem aan mobiliteit is al gemaakt. Zo is vanuit het programma Beter Benutten al gewerkt met een app die o.a. fietsritten registreert waarmee de fietsers kunnen sparen voor korting en geld<sup>37</sup>. Ook zijn er ideeën om een app te ontwikkelen die gebruikers aan de hand van actuele verkeerscijfers adviseert om thuis te werken of afspraken anders in te plannen<sup>38</sup>. Maar wellicht het meest bekend is dat spitsmijders in het openbaar vervoer vaak beloofd worden met korting. Bij truck platooning, tot slot, zijn vrachtauto's elektronisch aan elkaar gekoppeld en bepaalt de voorste truck de snelheid en de route, waarbij de andere trucks automatisch volgen. Het doel van platooning is meer ruimte creëren op de weg om zo de verkeersdoorstroming te verbeteren. Ook wordt er door platooning minder CO<sub>2</sub> uitgestoten.

Tijdens het tweede Kennis Café op 8 mei 2018 is de recent ontwikkelde Smartbox genoemd, 'het bouwstenenmodel voor smart mobility-oplossingen'. Deze is door het projectteam opgevraagd bij het mobiliteitsprogramma SmartWayz.nl, dat de box heeft ontwikkeld<sup>39</sup>. Middels het beantwoorden van vragen in een model wordt er uit een lijst van 110 maatregelen een top 25 gegenereerd (zie Figuur 21). De vragen zijn gericht op het probleem (aanleiding, type probleem, structureel/incidenteel, doelgroep, etc.) en er kan aangegeven worden wie de probleemeigenaar is, op welk termijn het probleem opgelost dient te worden en welk budget daarvoor beschikbaar is. In overeenstemming met het doel van dit MIRT-Onderzoek, is uitgegaan van de lange termijn (2025 en verder). Daarbij is geen limiet gesteld aan het budget om te kijken wat theoretisch mogelijk zou zijn aan smart mobility oplossingen voor de aansluiting A1/A30. De maatregelen die als 'kansrijk' uit de Smartbox komen vallen vooral in de categorie CITS (Coöperatieve Intelligente Transport Systemen). Doordat voertuigen met elkaar communiceren kan de capaciteit van het wegennet vergroot worden.

<sup>36</sup> Omnitrans-verkeersmodel, gemeente Barneveld.

<sup>37</sup> Platform Beter Benutten, 'Slim & Snel: fietsers sparen voor korting en cash', <https://www.beterbenutten.nl/verhalen/36/slim-snel-fietsers-sparen-voor-korting-en-cash>, geraadpleegd op 11-6-2018.

<sup>38</sup> Verkeer in Beeld, 'Smart mobility: meer dan slimme technologie', <https://www.verkeerinbeeld.nl/nieuws/230317/smart-mobility-meer-dan-slimme-technologie>, geraadpleegd op 11-6-2018.

<sup>39</sup> SmartwayZ, <https://www.smartwayz.nl/>, geraadpleegd op 11-6-2018.

**Tabel: top-25 geschikte maatregelen na 2025**

| #  | maatregelen                                                | soort              | implementeerbaar vanaf |
|----|------------------------------------------------------------|--------------------|------------------------|
| 1  | incar infodiensten (reis-en route                          | CITS               | nu-2020                |
| 2  | verkeersvoorspeller                                        | CITS               | 2020-2025              |
| 3  | pushberichten                                              | CITS               | nu-2020                |
| 4  | freilot                                                    | CITS               | nu-2020                |
| 5  | Signalering naar incar                                     | CITS               | nu-2020                |
| 6  | TT UC 3, prioritering bij VRI's                            | CITS               | nu-2020                |
| 7  | Wisselbewegwijzering (bijv bij spitsstroken)               | CITS               | nu-2020                |
| 8  | green light optimal speed advisory (GLOSA) (C-ITS day 1.0) | CITS               | 2020-2025              |
| 9  | TT UC 5 optimaliseren verkeersstromen                      | CITS               | nu-2020                |
| 10 | Park & Ride information (C-ITS day 1.5)                    | CITS               | nu-2020                |
| 11 | Spitsmijden                                                |                    | nu-2020                |
| 12 | werkgeversaanpak                                           |                    | nu-2020                |
| 13 | bewonersaanpak                                             |                    | nu-2020                |
| 14 | Netwerkregelingen (VRI's)                                  |                    | nu-2020                |
| 15 | Toeritdoseerinstallaties                                   |                    | nu-2020                |
| 16 | GNV (praktijfproef Amsterdam)                              |                    | nu-2020                |
| 17 | Optimalisatie verkeerslichten regelingen                   | Verkeersmanagement | nu-2020                |
| 18 | Reis- en routeinformatie                                   | Verkeersmanagement | nu-2020                |
| 19 | Groene Golf                                                |                    | nu-2020                |
| 20 | route en parkeergeleiding                                  |                    | nu-2020                |
| 21 | spitsstrook                                                |                    | nu-2020                |
| 22 | DRIPS                                                      |                    | nu-2020                |
| 23 | multimodale hub (auto/fiets/OV...)                         | MAAS               | nu-2020                |
| 24 | studentenaanpak                                            |                    | nu-2020                |
| 25 | (flexibele) doelgroepstroken                               |                    | nu-2020                |

**Figuur 21.** Top 25 maatregelen die de Smartbox heeft gegenereerd voor de situatie A1/A30 (bron: SmartwayZ, 'Smartbox, het bouwstenenmodel voor smart mobility-oplossingen', versie 2.1, 27 februari 2018).

Geconcludeerd mag worden dat smart mobility op dit moment geen structurele oplossing biedt voor de opgave. De genoemde voorbeelden kunnen wel meer ruimte creëren, maar de omvang hiervan is onduidelijk (nog niet gekwantificeerd). Daarbij kan het ook zijn dat er door smart mobility juist *nieuwe* mobiliteit wordt gegenereerd. De makers van de Smartbox geven het volgende aan: 'De impact van Smart Mobility maatregelen is in veel gevallen nog onbekend of onzeker omdat de maatregel nog niet op straat is getest, nog niet beschikbaar is of alleen in een zeer specifieke casus is toegepast [...]. De beoogde impact moet altijd verder onderzocht worden door de specifieke locatie, doelgroep of verkeersstroom etc.'<sup>40</sup> Op basis van de toepassing van de tool is de inschatting volgens de huidige uitgangspunten en de stand van de techniek dat smart mobility (nog) geen oplossing biedt voor de opgaven in dit MIRT-Onderzoek.

## 4.2.4 Weginfrastructuur

Weginfrastructuur is de laatste categorie oplossingsrichtingen. Zoals blijkt uit paragraaf 2.1.4 van dit MIRT-Onderzoek, is de A1/A30 vooral de ruggengraat in het lange afstandsverkeer tussen enerzijds de (noordelijke) Randstad en Duitsland (via de A1) en anderzijds richting de zuidelijke FoodValley (Ede, Wageningen) en de Regio Arnhem-Nijmegen. De weg heeft daarmee een bovenregionale functie. Daarnaast is de A1 een van de corridors binnen het TEN-T<sup>41</sup> netwerk. Het bovenregionale karakter van de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgave is, net als bij de andere type oplossingsrichtingen, leidend geweest in de filtering.

Een aantal oplossingsrichtingen bleek al snel geen of onvoldoende probleemoplossend vermogen te hebben. Dit betreft de volgende maatregelen, die tijdens het Kennis Café van november 2017 werden aangedragen:

<sup>40</sup> SmartwayZ, 'Smartbox, het bouwstenenmodel voor smart mobility-oplossingen', versie 2.1, 27 februari 2018.

<sup>41</sup> Trans-European Transport Network (TEN-T), Europees netwerk van spoor-, water- en wegtransportroutes.



- Verbreden van de scope van het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken. Hoewel hiermee de 'bottleneck' aangepakt zou kunnen worden, is het geen reële oplossingsrichting: door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is aangegeven dat Hoevelaken binnen de huidige scope(grens) doorgaat<sup>42</sup>. Aanpassing van de scope zou te grote (planologische) consequenties hebben (inclusief uit te breiden effectonderzoeken).
- Het aanpakken van sluiptverkeer, bijvoorbeeld door het toepassen van 30 km-zones of aanleggen van klinkerwegen op bekende sluiptroutes. Dit betreft symptoombestrijding en draagt niet bij aan het structureel oplossen van het probleem. De verwachting is dat het structureel oplossen van de A1/A30-problematiek positief effect heeft op de hoeveelheid sluiptverkeer (neemt af).
- Een inhaalverbod voor vrachtwagens. In een situatie met drie rijstroken mag vrachtverkeer niet op de derde rijstrook komen, en tussen de aansluiting A1/A30 en Beekbergen geldt al een inhaalverbod.

Uiteindelijk heeft het trechteren geresulteerd in één effectieve oplossingsrichting voor de lange termijn, die realistisch en probleemoplossend wordt geacht, namelijk investeren in de aanleg van weginfrastructuur.

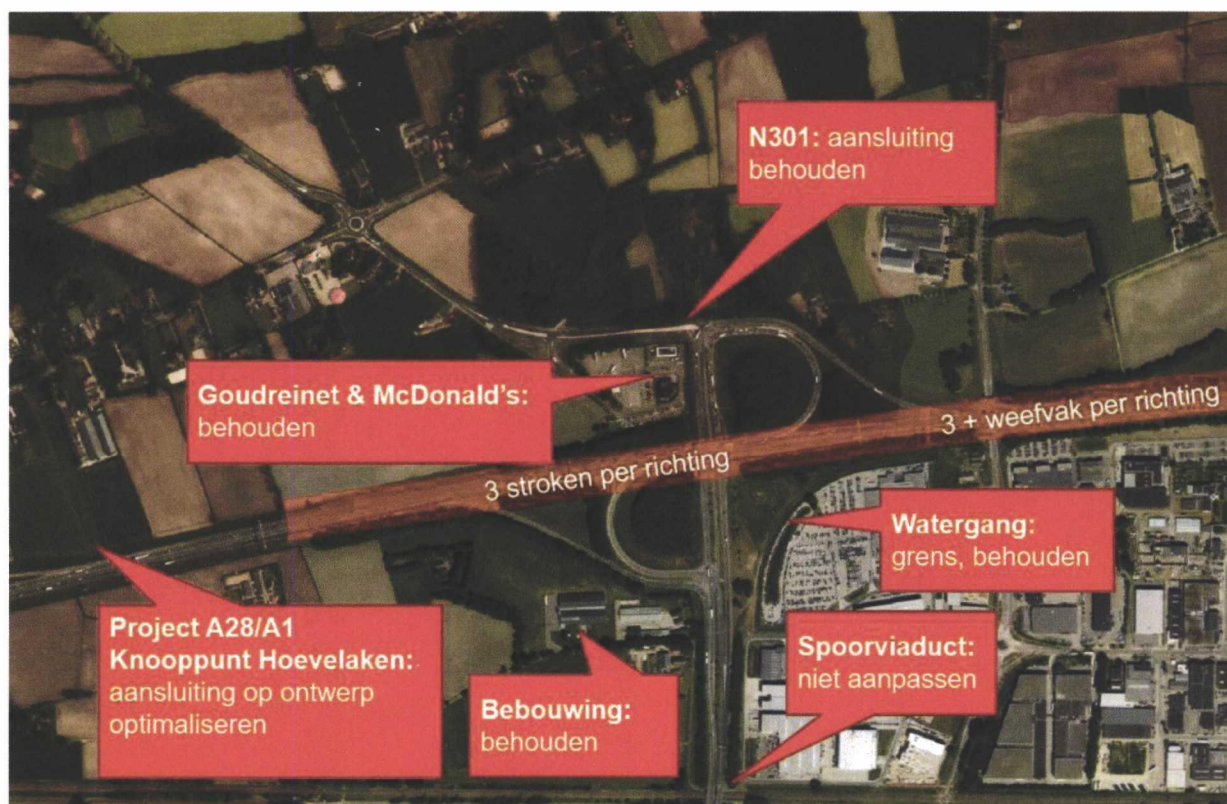
#### 4.2.5 Studiegebied en dwangpunten

Om de aansluiting A1/A30 te optimaliseren is het studiegebied vastgesteld, zoals aangegeven onder Paragraaf 1.3 en in Figuur 1. Binnen dit gebied zijn een aantal uitgangspunten gedefinieerd en vastgesteld in de stuurgroep. De uitgangspunten dienen als kader voor de uit te werken oplossingsrichtingen. Indien besloten wordt tot een MIRT-Verkenning verdient het aanbeveling gezamenlijk te bezien in hoeverre uitgangspunten tegen het licht moeten worden gehouden. Het gaat om de volgende systeemeisen (de fysieke systeemeisen zijn ook weergegeven in Figuur 22):

- De aansluiting van de N301 op de A1 en A30 moet blijven bestaan<sup>43</sup>;
- Wegrestaurant Goudreinet en de McDonald's moeten op de huidige locatie blijven bestaan (een regiowens die via de ambtelijke werkgroep is doorgegeven);
- De aanwezige bebouwing in het zuid-west kwadrant van knooppunt blijft behouden;
- De aanwezige watergang in het zuid-oost kwadrant is de grens waarbinnen de oplossing blijft;
- Aan de westzijde moet aangesloten worden op het ontwerp van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken (TB verwacht in 2019). Dit ontwerp grenst aan de aansluiting A1/A30 met op de noordbaan 4 stroken, en op de zuidbaan 2 stroken richting Apeldoorn en 2 richting de A30. Restriscio in het ontwerp van de A28/A1 is de snelle overgang van 4 naar 2 stroken op de zuidbaan. In het ontwerp voor de aansluiting A1/A30 is als eis meegegeven tussen de aansluiting A1/A30 en de aansluiting Voorthuizen drie rijstroken met een weefstrook te realiseren, om zo deze overgang geleidelijker te laten verlopen. Daarbij is het streven investeringen die vanuit het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken zijn gedaan niet teniet te doen;
- Aan de zuidkant wordt het project begrensd door het spoorviaduct over de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn. Dit viaduct moet in principe ongewijzigd blijven;
- Alle rijrichtingen worden in stand gehouden;
- De doorstroming blijft gewaarborgd en wordt geoptimaliseerd.

<sup>42</sup> Projectgroep bijeenkomst 27 februari 2018 en 16 mei 2018.

<sup>43</sup> Het MIRT-Onderzoek A1/A30 Aansluiting Barneveld is een regionaal onderzoek. De genoemde systeemeisen zijn vastgesteld in de Stuurgroep bijeenkomst van 1 februari 2018 (zie paragraaf 3.2 voor een beschrijving van de stuurgroep).



Figuur 22: Fysieke systeemeisen voor het ontwerp van de aansluiting A1/A30, zoals tijdens de MIRT-Onderzoeksfase gehanteerd.

### 4.3 Alternatieven weginfrastructuur

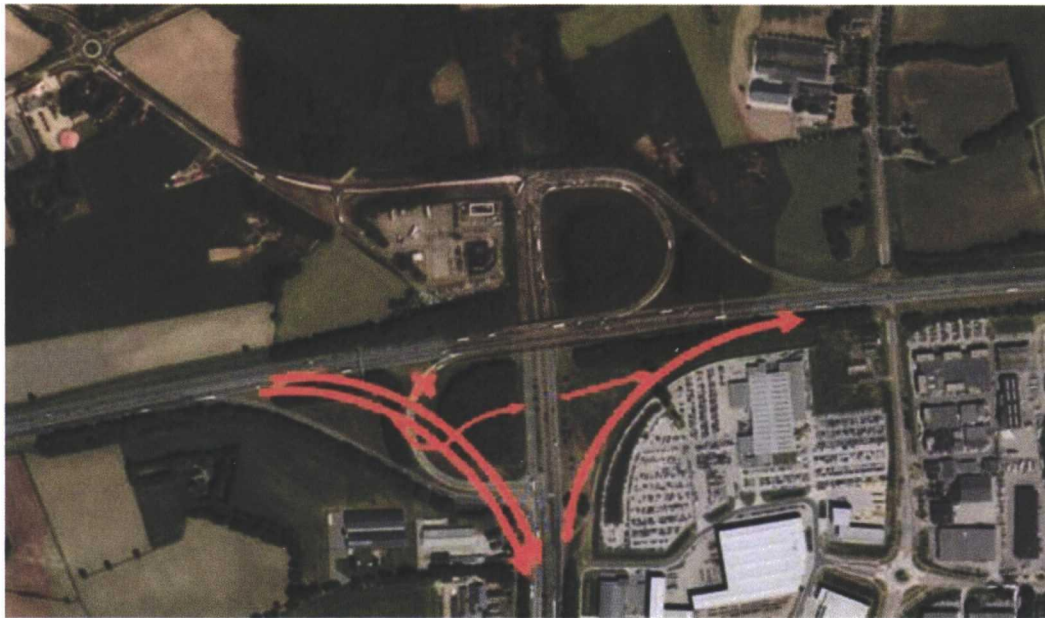
Zoals hierboven beschreven worden weginfrastructuur oplossingen het meest probleemoplossend geacht. Om vervolg te geven aan de trechtering van oplossingsrichtingen, is in een iteratief proces naar een 'voorkeursoplossingsrichting' toegewerkt. Hierbij zijn in eerste instantie vier alternatieven geïdentificeerd<sup>44</sup>:

- Optimalisatie huidige aansluiting;
- Ontvlechten;
- Half knooppunt;
- Volledig knooppunt.

Deze oplossingen moeten voorzien in een verbinding van 2 stroken op de richtingen west-zuid en zuid-west om recht te doen aan de af te wikkelen verkeersstromen. De overige richtingen kunnen volstaan met 1 strook per richting.

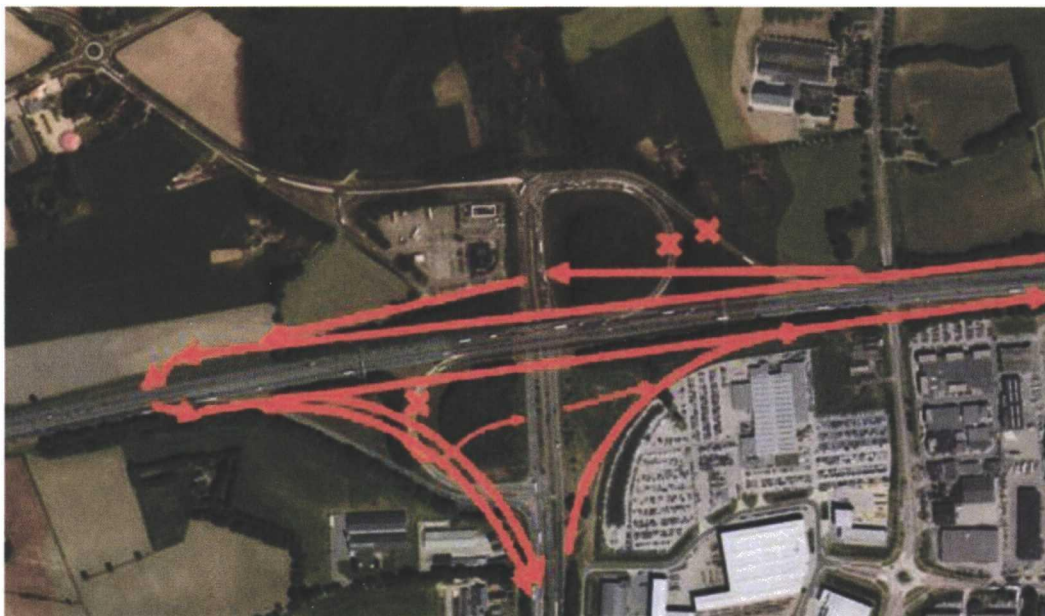
<sup>44</sup> Onder deze varianten is geen alternatief waarbij de N301 losgekoppeld is, zoals genoemd omdat het een systeemeis is deze te behouden. Deze en de andere uitgangspunten/dwangpunten zijn vastgesteld in de stuurgroep bijeenkomst van 1 februari 2018 (zie paragraaf 3.2 voor een beschrijving van de stuurgroep). Ook de verzorgingsplaats blijft op verzoek van de regio gehandhaafd.





Figuur 23. Alternatief Optimalisatie huidige aansluiting.

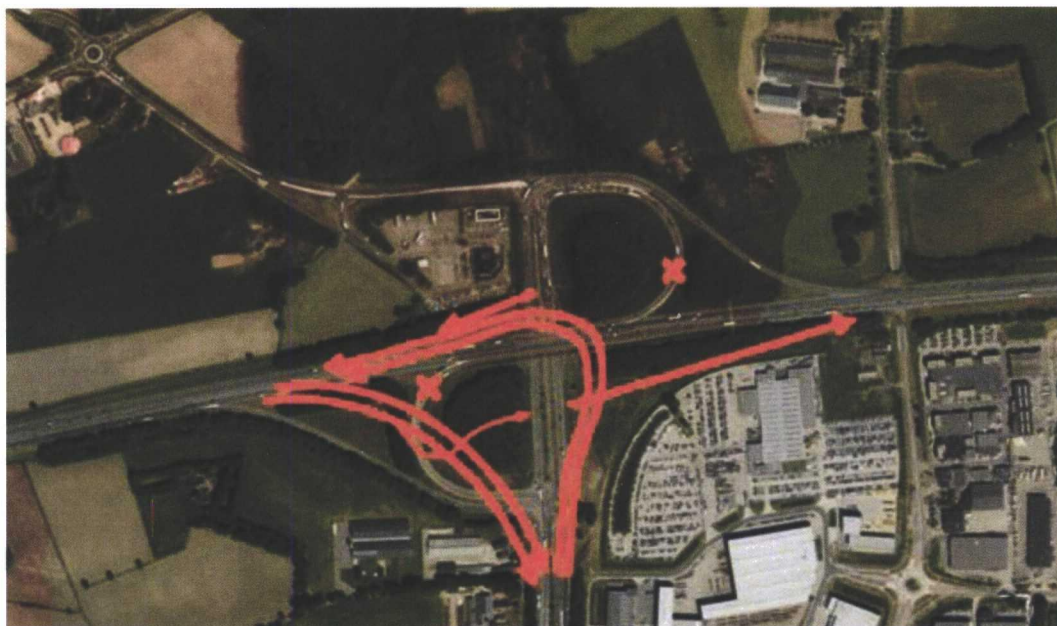
Het eerste alternatief, **optimalisatie huidige aansluiting** (Figuur 23), betreft het omklappen van de toerit A1 Apeldoorn. Hierdoor ontstaat aan de westkant van de A30 meer ruimte voor de verbindingsboog van de A1 naar de A30. De N301 kan bereikt worden via een aftakking van deze verbindingsboog. Voordelen van dit alternatief zijn de beperkte impact op de omgeving en de beperkte realisatiekosten. Nadeel is dat ook de effecten beperkt zullen zijn: voor het verkeer op de relatie zuid-west vormt dit alternatief geen oplossing.



Figuur 24. Alternatief Ontvlechten.

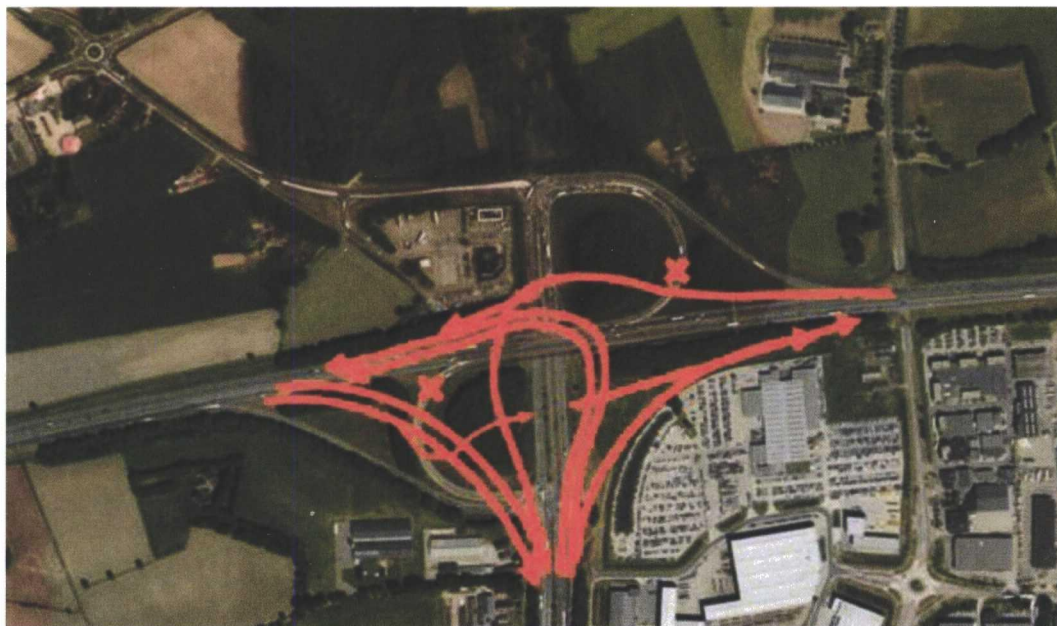
Het tweede alternatief is **ontvlechten** (Figuur 24). Met het ontvlechten van verkeersstromen wordt het verkeerskundige concept bedoeld waarbij voorheen kruisend/wevend verkeer van elkaar wordt gescheiden. Op de aansluiting A1/A30 zou dit betekenen dat er een parallelbaan gerealiseerd zou worden langs de A1. Zowel de A30 als de aansluiting Voorthuizen zouden via deze parallelbaan kunnen worden aangesloten. Verder is dit alternatief gelijk aan het alternatief 'optimalisatie huidige aansluiting'. De parallelbaan zou als buffer kunnen dienen waardoor het verkeer op de hoofdbaan kan doorstromen. De onderlinge afstand tussen aansluiting Voorthuizen en de aansluiting A1/A30 is eigenlijk te groot om een parallelrijbaan te kunnen rechtvaardigen.





Figuur 25. Alternatief Half knooppunt.

Het derde alternatief is het realiseren van een **half knooppunt** (Figuur 25). Om vanaf de A30 de A1 richting het westen op te komen, rijdt de weggebruiker over een fly-over. Van de A1-west naar de A30 is er een verbindingsboog. Verkeer vanaf de N301 richting het westen rijdt via een toerit langs de McDonald's die aansluit op de verbindingsboog. De rest van de infrastructuur blijft – in de meest sobere variant van dit alternatief – in stand. Het verkeer op de west-zuid en de zuid-west relatie heeft in dit alternatief een directe verbindingsboog met twee stroken tot zijn beschikking.



Figuur 26. Alternatief Volledig knooppunt.

Een **volledig knooppunt** (Figuur 26) is het vierde en laatste alternatief. Bij een volledig knooppunt wordt een verbindingsboog gerealiseerd voor zowel de verbinding A30-A1 west als de verbinding A1 oost-A30. Er zijn in dat geval twee fly-overs nodig, waardoor de realisatiekosten erg hoog op zullen lopen. In totaal krijgt het knooppunt dan vier verdiepingen.



De bovenstaande vier oplossingsrichtingen zijn besproken tijdens de projectgroep bijeenkomst van 27 februari 2018. Tijdens dit overleg is geconcludeerd dat een half knooppunt het meest realistisch is, wanneer probleemoplossend vermogen en kosten in ogenschouw worden genomen. Het alternatief voldoet aan de systeemeisen (zoals het behouden van de aansluiting met de N301 en het ongemoeide laten van wegrestaurant Goudreinet). Alternatieven 1 en 2 zijn naar het oordeel van de projectgroep onvoldoende probleemoplossend. Het alternatief 'volledig knooppunt' is naar verwachting erg duur. De keuze voor het alternatief 'half knooppunt' is bevestigd in de projectgroep bijeenkomst van 16 mei 2018 en de daaropvolgende stuurgroep bijeenkomst van 23 mei 2018.

Gezien het hier nog gaat over een MIRT-Onderzoek en er doorgaans pas over een voorkeursalternatief wordt gesproken in een MIRT-Verkenning, wordt hier verwezen naar een 'voorkeursoplossingsrichting'. In het volgende hoofdstuk wordt deze voorkeursoplossingsrichting verder uitgewerkt om zo ook tot een inschatting te komen van het benodigde budget.

## 5 UITGEWERKTE VOORKEURSOPLLOSSINGSRICHTING

De voorkeursoplossingsrichting betreft een half knooppunt met als hoofdrichtingen zuid naar west en west naar zuid. Van deze oplossingsrichting is een schetsontwerp gemaakt. Bij het ontwerpen is gekeken of het haalbaar, maakbaar en 'vergunbaar' is. Dit houdt onder meer in dat is ontworpen aan de hand van de vigerende richtlijnen. Verder is het uitgangspunt gehanteerd om sober, doelmatig en kosteneffectief te ontwerpen. Om tot een schetsontwerp te komen, zijn verder de systeemeisen aangehouden die gepresenteerd zijn onder paragraaf 4.2.5<sup>45</sup>.

De eisen over het behouden van de bebouwing (restaurants en boerderijen), watergang, het spoorviaduct en de N301 betekenen een harde ontwerprens. Het ontwerp blijft daarom zoveel mogelijk op de huidige locatie liggen, om ruimtebeslag te beperken. Ten westen van de aansluiting A1/A30 begint het ontwerp ter hoogte van de verzorgingsplaats Palmpol. Ten oosten van de aansluiting A1/A30 loopt het ontwerp tot op de afrit 16 Voorthuizen. Ten zuiden van de aansluiting loopt het ontwerp door tot het spoorviaduct.

Het resultaat van dit ontwerpproces staat beschreven in paragraaf 5.1. Een concept van dit schetsontwerp is op 8 mei 2018 met de klankbordgroep (tijdens het Kennis Café) en op 16 mei 2018 met de projectgroep gedeeld. Met name tijdens de bijeenkomst met de projectgroep zijn op basis van het ontwerp een aantal optimalisaties gedefinieerd:

- De belangrijkste is de wens vanuit het ministerie van IenW om in het ontwerp uit te gaan van 3 rijstroken in plaats van 2 rijstroken op de zuidbaan (tot afrit 16 Voorthuizen). Met 3 rijstroken sluit het ontwerp zodanig aan op het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken dat de overgang, die door de relatief korte opeenvolgende afbouw van 4 naar 3 naar 2 rijstroken in het huidige ontwerp van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken aanwezig is, wordt geoptimaliseerd.
- Verder is de wens uitgesproken een verbindingsboog van zuid naar oost te realiseren zodat reizigers op deze richting niet via een kruispunt hoeven. Met de realisatie van deze boog is reeds rekening gehouden bij de inrichting van het bedrijventerrein Harselaar.
- Tot slot is verzocht de onderdoorgang onder de rijbanen van de A1 naar de A30 (van west naar zuid) te optimaliseren omdat dit in het oorspronkelijk gepresenteerde schetsontwerp een sterke S-curve zat. De vorm maakte het mogelijk vrij recht onder de weg door te gaan, waardoor de kosten van het viaduct beperkt zouden blijven (sober en doelmatig ontwerp). Echter, een aangepaste vorm verbetert de doorstroom (hogere snelheid). Er is daarom gekozen voor een lichte S-curve, waarbij de weg schuin de onderdoorgang doorgaat. Dit vergt een verlenging van het opgenomen viaduct.

De maatregel om 3 rijstroken op de zuidbaan te realiseren raakt aan meerdere, bestaande kunstwerken op de A1. Dit betreft de volgende kunstwerken<sup>46</sup>:

- Aansluiting A1/A30 Barneveld (A1 over de N30), daterend uit 1972;
- Kunstwerk Nijkerkerweg (A1), bouwjaar onbekend;
- Afrit 16 Voorthuizen (A1 over de N303), daterend uit 1972;
- Kunstwerk Spoorviaduct (A30), daterend uit 1990.

De eerste inschatting is dat het kunstwerk Nijkerkerweg breed genoeg is. Voor het kunstwerk A1/A30 geldt dat aan de zuidzijde de toerit richting Apeldoorn (die vervangen wordt door de zuid-oost verbindingsboog) plaats maakt voor de 3<sup>e</sup> rijstrook. Aan de noordzijde ontstaat ruimte door het verdwijnen van de huidige verbindingsboog zuid-west. Deze sluit in de voorkeursoplossingsrichting verder naar het westen aan op de A1 richting Amersfoort. De verwachting is dan ook dat dit kunstwerk niet hoeft te worden aangepast. Het kunstwerk van afrit 16 wordt niet gewijzigd, doordat tijdig teruggedaan wordt van 3 naar 2 rijstroken (richting Apeldoorn).

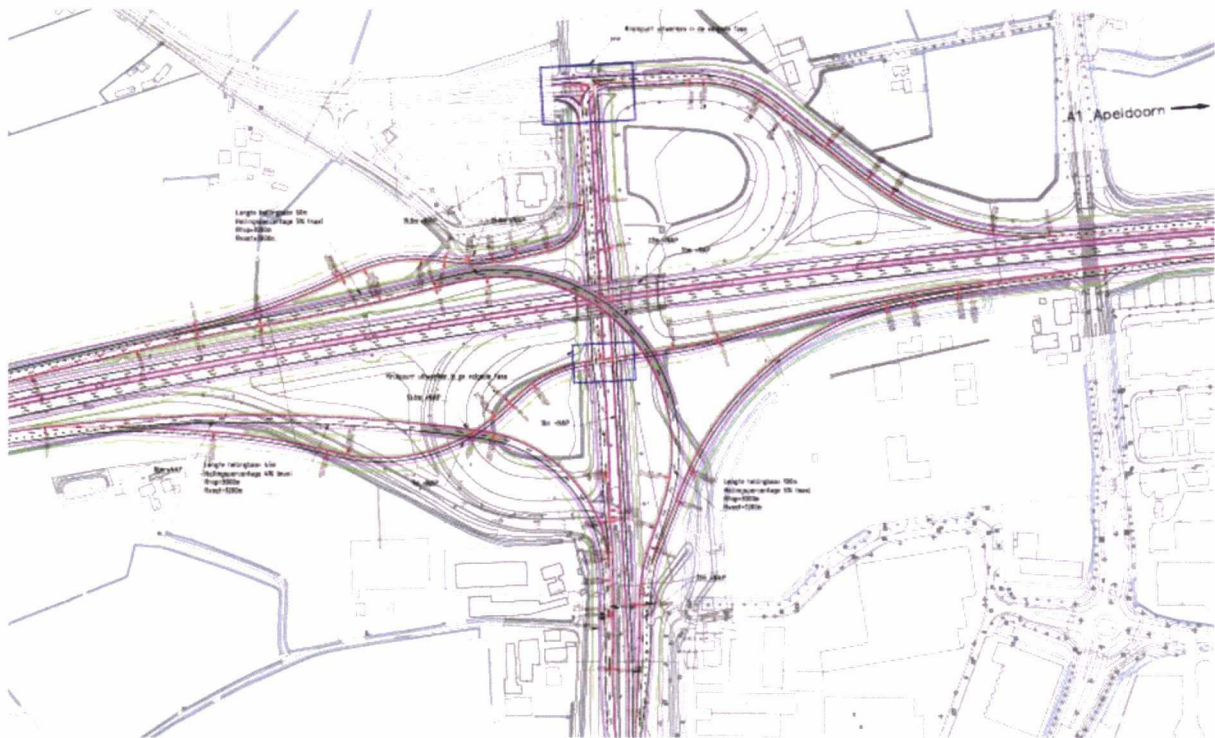
### 5.1 Schetsontwerp voorkeursoplossingsrichting

Figuur 27 laat het schetsontwerp zien, inclusief de hiervoor beschreven drie optimalisaties. Het volledige ontwerp is opgenomen in bijlage C.

<sup>45</sup> Zoals reeds aangegeven verdient het aanbeveling, indien besloten wordt tot een MIRT-Verkenning verdient, gezamenlijk te bezien in hoeverre systeemeisen tegen het licht moeten worden gehouden.

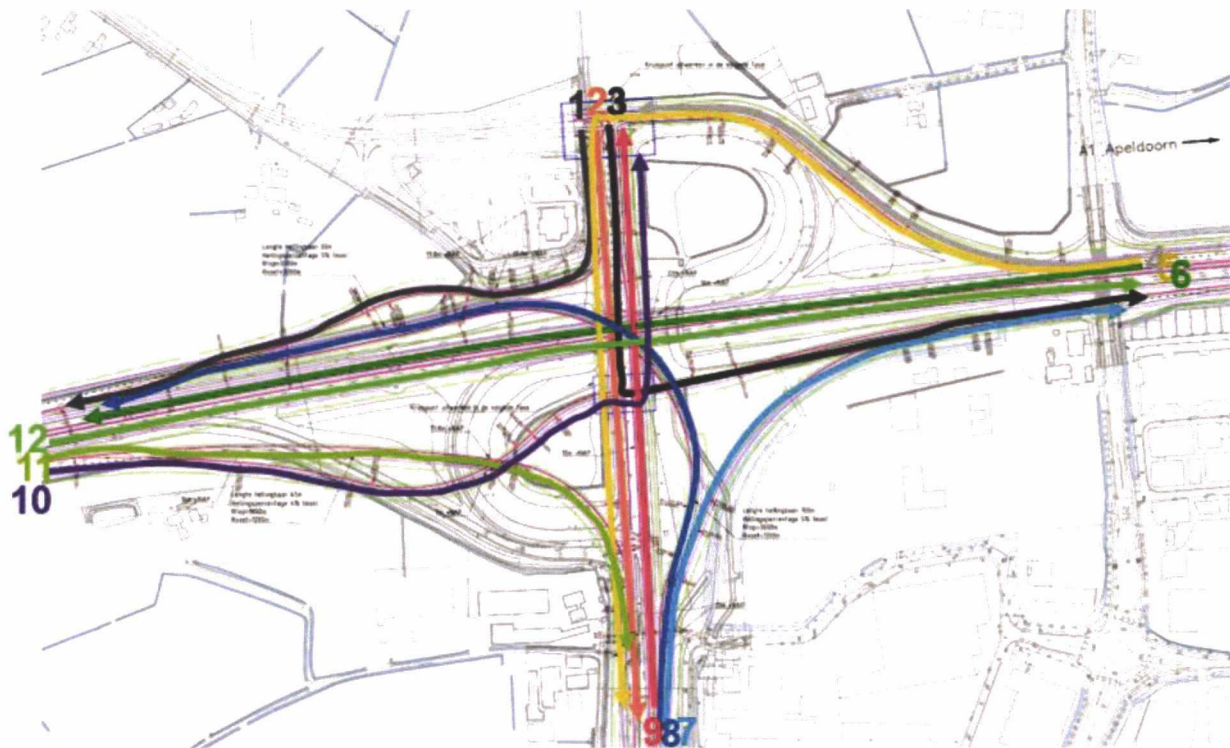
<sup>46</sup> In een vervolgfase moeten gegevens over de restlevensduur van de kunstwerken vanuit Rijkswaterstaat Oost-Nederland worden aangeleverd. De genoemde aanlegjaren komen van [www.wegenwiki.nl](http://www.wegenwiki.nl) en [www.google.com](http://www.google.com).





Figuur 27. Schetsontwerp voorkeursoplossingsrichting. Het ontwerp binnen de blauwe vierkanten (de kruispunten) dient nader te worden uitgewerkt in een vervolgfase.

Het halve knooppunt bevat een fly-over voor de richting van zuid naar west, die over de hoofdrijbanen van de A1 gaat. De bovenkant van de fly-over ligt circa 6 meter boven het viaduct van de A1, en circa 12 meter boven het maaiveld. De N301 blijft op dezelfde wijze aangesloten als in de huidige situatie het verkeer vanaf de N301 zal twee keer rechtsaf moeten slaan om op de A1 in westelijke richting te komen. De ontwerpsnelheid die voor de fly-over is gehanteerd, is 70 km/u. Het ontwerp loopt ten zuiden van de aansluiting A1/A30 nog een stuk door om de twee weefvakken op de A30 voldoende lengte te geven. Vanuit de verschillende rijrichtingen wordt het als volgt (zie Figuur 28):



Figuur 28. Routes over het knooppunt.

1. Noord naar west: Vanaf de N301 slaat het verkeer rechtsaf, en rijdt vervolgens op de rechterrijstrook die afbuigt richting het westen (om het terrein van Goudreinet en McDonald's heen, deels onder de fly-over door).
2. Noord naar zuid: Vanaf de N301 slaat het verkeer rechtsaf de A30 op, richting het zuiden.
3. Noord naar oost: Vanaf de N301 slaat het verkeer rechtsaf om op de A30 te komen, rijdt het viaduct onder de A1 door en slaat bij het nieuwe kruispunt linksaf om op de A1 richting het oosten te komen.
4. Oost naar noord: Op de A1 voegt het verkeer uit naar de A30, waar het bij een kruispunt aankomt. Verkeer richting het noorden rijdt hier rechtdoor.
5. Oost naar zuid: Qua infrastructuur verandert er niets. De VRI-regeling zal wel wijzigen: de cyclustijd wordt korter doordat er minder verkeer langs het kruispunt rijdt. Op de A1 voegt het verkeer uit richting de A30, bij de aansluiting met de N301 slaat het linksaf.
6. Oost naar west: Qua infrastructuur verandert er niets. Het verkeer rijdt op de A1 rechtdoor, over het viaduct, onder de fly-over, richting het westen.
7. Zuid naar oost: Het verkeer voegt uit richting verbindingsboog naar de A1.
8. Zuid naar west: Op de A30, na het spoorviaduct te hebben overgestoken, voegt het verkeer uit naar de afrit richting het westen. Het rijdt via de fly-over over de A1. De fly-over komt samen met de twee stroken op de A1 vanaf aansluiting Voorthuizen. Daarbij wordt aangesloten op de vier rijstroken richting Hoevelaken.
9. Zuid naar noord: het verkeer komt na het bestaande spoorviaduct aan bij een nieuw kruispunt waar het rechtdoor gaat, vervolgens gaat het onder de A1 door en slaat het linksaf de N301 op.
10. West naar noord: Op de A1 voegt het verkeer uit richting de A30. Hier voegt het nogmaals uit op een nieuwe afrit, waarnaar het bij het nieuwe kruispunt aankomt. Hier slaat het verkeer linksaf.
11. West naar zuid: Op de A1 voegt het verkeer uit naar de verbindingsboog naar de A30. Voor de reizigers uit het westen is deze afslag vrijwel gelijk aan de huidige afslag.
12. West naar oost: Qua infrastructuur verandert er niets. Reizigers rijden op de A1 rechtdoor, onder de fly-over, over het viaduct, richting het oosten.

De kruispunten in de aansluiting zijn nog niet gedetailleerd ontworpen: alleen het kruisingsvlak is in de ontwerptekening opgenomen (Figuur 27 en bijlage C). In onderstaande afbeeldingen (Figuur 29 t/m 32) zijn 3D-visualisaties van het ontwerp opgenomen (bestaande weggedelen zijn nog zichtbaar).

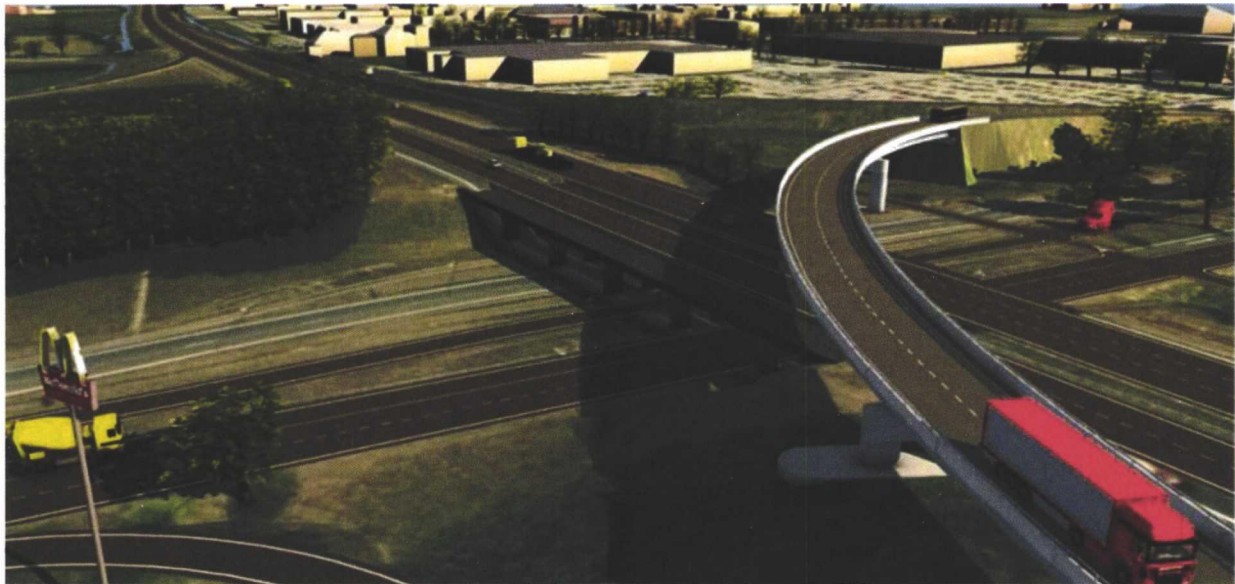




*Figuur 29. 3D-visualisatie: zicht vanuit het noordoosten.*



*Figuur 30. 3D-visualisatie: zicht vanaf de fly-over vanuit het zuiden richting Amersfoort.*



*Figuur 31. 3D-visualisatie: zicht vanaf het noordwesten richting het zuidoosten.*



*Figuur 32. 3D-visualisatie: zicht vanaf het zuidwesten richting het noordoosten.*

### **Alternatieve variant**

In het geoptimaliseerde ontwerp van de voorkeursoplossingsrichting is als systeemeis gehanteerd dat het viaduct over het spoor ongewijzigd zou blijven. Voor het verkeer van noord naar zuid en van west naar zuid zitten op korte afstand van elkaar invoegende bewegingen op één rijstrook. Hierdoor wordt niet aan de richtlijnen voor turbulentieafstanden uit de ROA voldaan. Dit kan opgelost worden door het ontwerp verder naar het zuiden uit te breiden en een weefvak te realiseren tussen aansluiting A1/A30 en aansluiting Barneveld. Een schets van dit ontwerp is opgenomen in bijlage D. Om dit ontwerp te kunnen realiseren moet het viaduct over het spoor verbreed worden. Hier zijn meerkosten mee gemoeid (zie paragraaf 5.2).

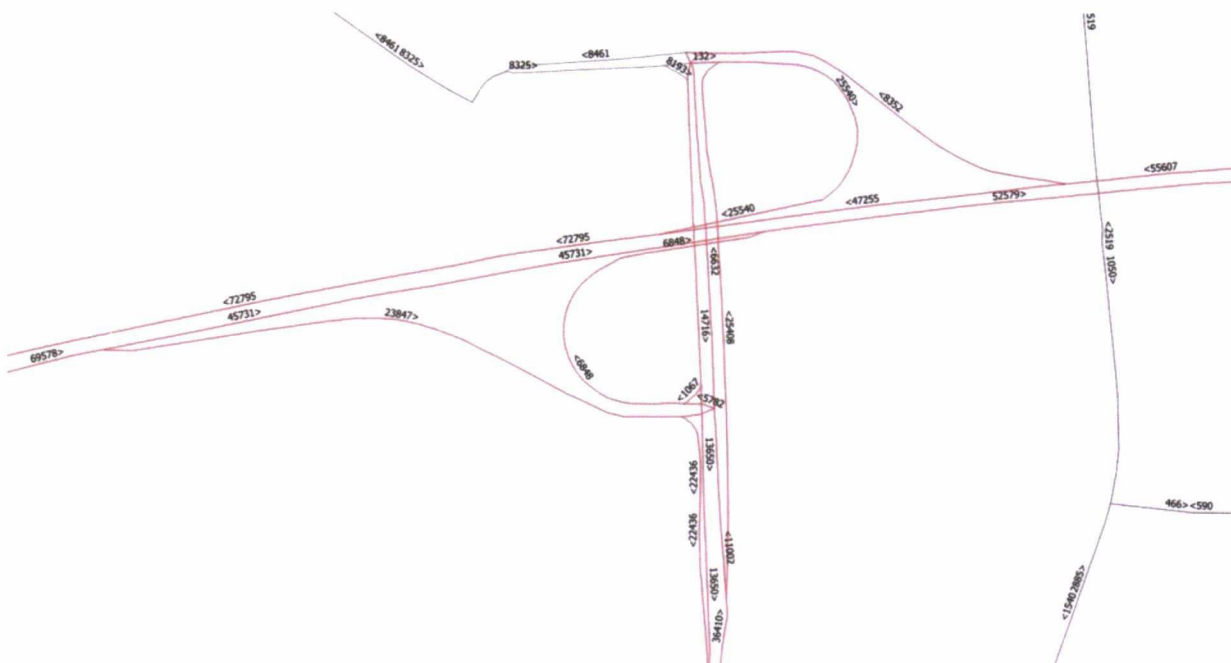


### 5.1.1 Verkeerseffecten

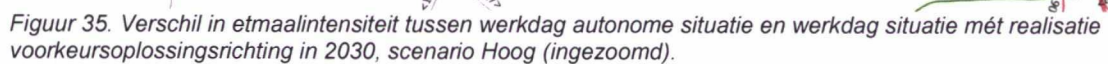
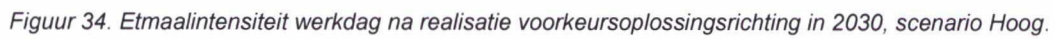
De verkeersprognoses voor de voorkeursoplossingsrichting zijn berekend aan de hand van zowel NRM scenario 2030 Hoog als Laag, en het gemeentelijk Omnitrans-verkeersmodel van de gemeente Barneveld.

#### 5.1.1.1 Intensiteit

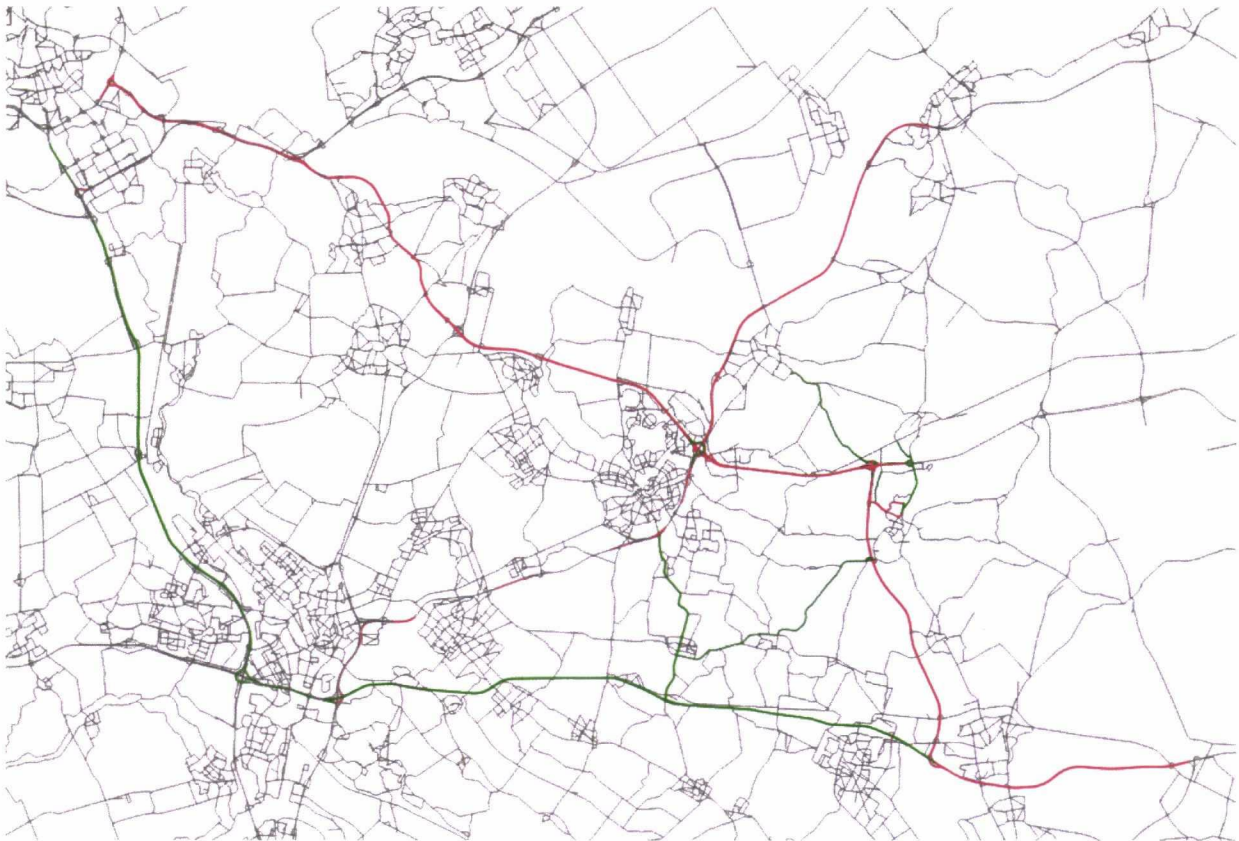
Figuur 33 en Figuur 34 geven de intensiteit op en om de A1/A30 weer in 2030, in het scenario Hoog. Het eerste figuur geeft de intensiteit per etmaal weer in de autonome situatie. In deze situatie is het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken gereed en Parklaan Ede aangepast. Het tweede figuur houdt ook rekening met de autonome ontwikkelingen, en bevat daarbij de realisatie van de voorkeursoplossingsrichting. Uit een vergelijking (Figuur 35) blijkt dat op de A1 en de A30 de hoeveelheid verkeer toeneemt in de situatie in 2030 met realisatie ten opzichte van de autonome situatie in 2030. In de autonome situatie rijden bijvoorbeeld ca. 24.000 voertuigen per etmaal richting Arnhem, met het project zijn dat er ca. 33.000. Dit is een bekend fenomeen; als meer capaciteit wordt gecreëerd, komt er ook meer verkeer bij. Overigens, ook in de autonome situatie in 2030 ten opzichte van de huidige situatie is er een toename. Dat betekent dat de toename niet alleen ontstaat door een vergroting van de capaciteit (door realisatie), maar ook de autonome ontwikkeling (economische groei en bevolkingsgroei).



Figuur 33. Etmaalintensiteit werkdag in de autonome situatie in 2030, scenario Hoog.







Figuur 36. Verschil in etmaalintensiteit tussen autonome situatie en situatie mét realisatie voorkeursloppingsrichting in 2030, scenario Hoog (uitgezoomd).

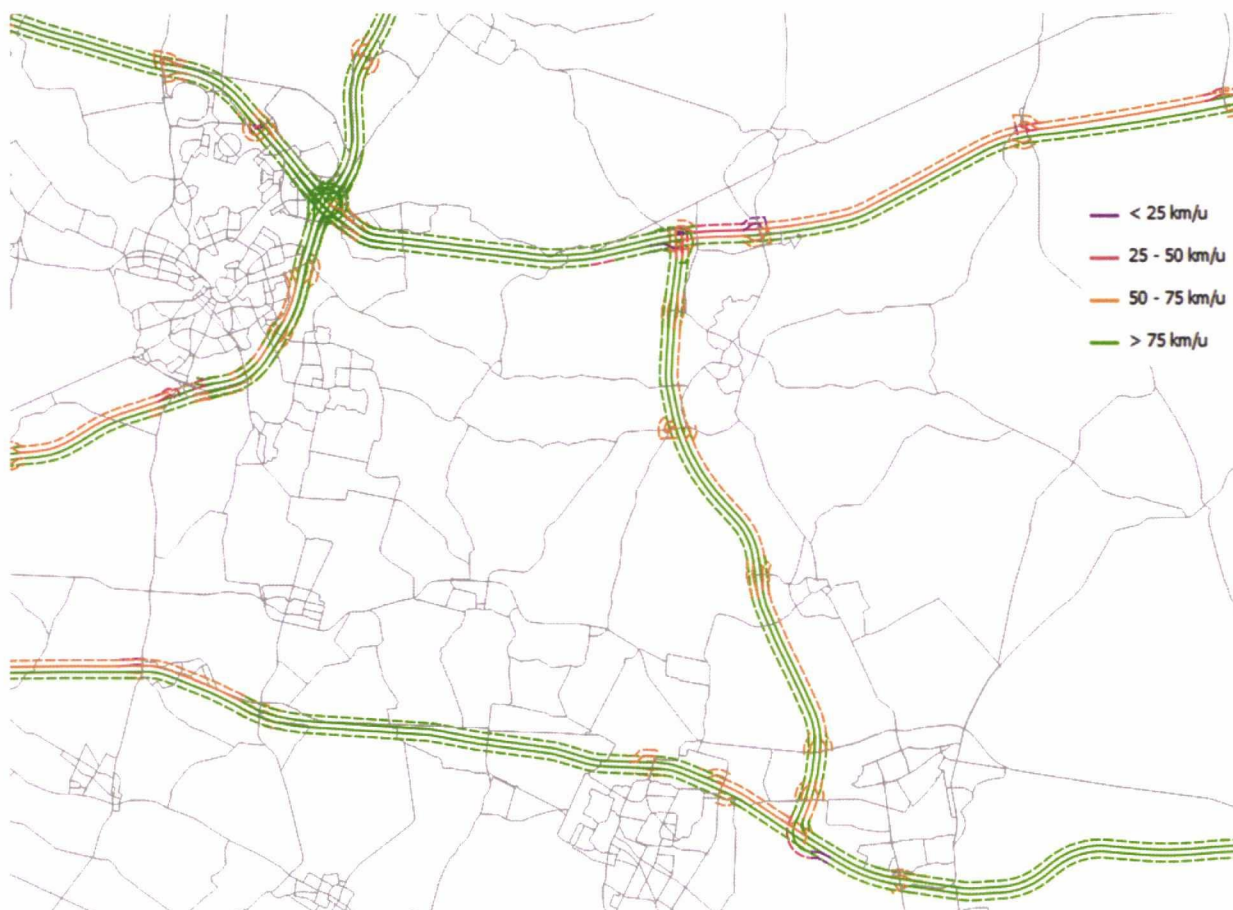
Uit bovenstaande figuren blijkt dat er door realisatie van het project twee effecten optreden (zie Figuur 36):

- De intensiteit op de A12 ten westen van de aansluiting Maanderbroek en de A2 tussen Utrecht en Amsterdam neemt af: doordat het verkeer op A1/A30 sneller doorstroomt is deze route aantrekkelijker voor een klein deel van het verkeer tussen Amsterdam en Oost-Nederland.
- De intensiteit op een aantal parallelle routes van A1 en A30 neemt af. Dit betekent dat de intensiteit op de bekende sluiproutes N226-A12, N301-Nijkerk, en het onderliggend wegennet door Achterveld en Leusden afneemt. Dit komt doordat de doorstroom op de A1/A30 zodanig verbetert dat deze route aantrekkelijker wordt dan de sluiproutes. De voorkeursoplossing is dus probleemoplossend als het gaat om sluipverkeer.

### 5.1.1.2 Snelheid

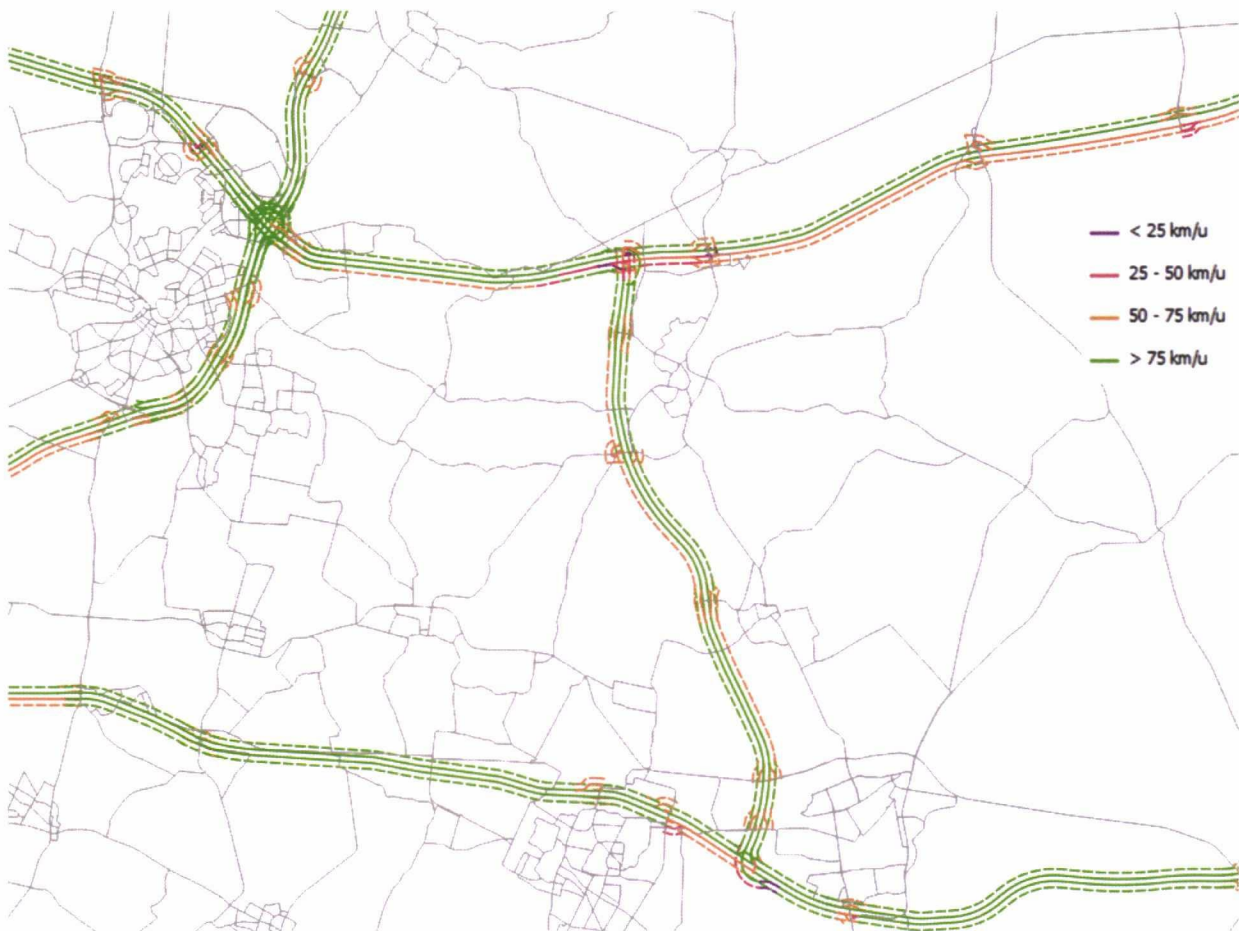
De snelheid die gereden wordt, geeft een beeld van de doorstroming. Figuur 37 (ochtendspits) en Figuur 38 (avondspits) laten de snelheden zien in de autonome situatie (binnenste twee lijnen) en in de situatie met de voorkeursloppingsrichting (buitenste twee lijnen). Het betreft voor beide figuren weer 2030, NRM2018 scenario Hoog. De kleur geeft de snelheid aan. Hieruit blijkt dat na realisatie de aansluiting A1/A30 beter functioneert, met name in de avondspits. Doordat het knelpunt bij aansluiting A1/A30 wordt opgelost, ontstaat verderop, bij het knooppunt Maanderbroek, congestie: door het oplossen van een knelpunt stroomopwaarts wordt het volgende knelpunt stroomafwaarts zwaarder belast. Op netwerk niveau verbetert de doorstroming. Het netto-effect kosten-reistijdwinst is marginaal in het lage NRM-scenario tot ongeveer 6 miljoen euro per jaar in het hoge NRM-scenario<sup>47</sup>.

<sup>47</sup> Deze cijfers zijn onder voorbehoud omdat het berekend is met een model dat nog in ontwikkeling is (HWI-applicatie RWS).



Figuur 37. Snelheid ochtendspits in de autonome situatie in 2030 (binnenste twee doorgetrokken lijnen) en in de situatie met de voorkeursoplossingsrichting in 2030 (buitenste twee stippellijnen). Op basis van NRM2018, scenario Hoog.





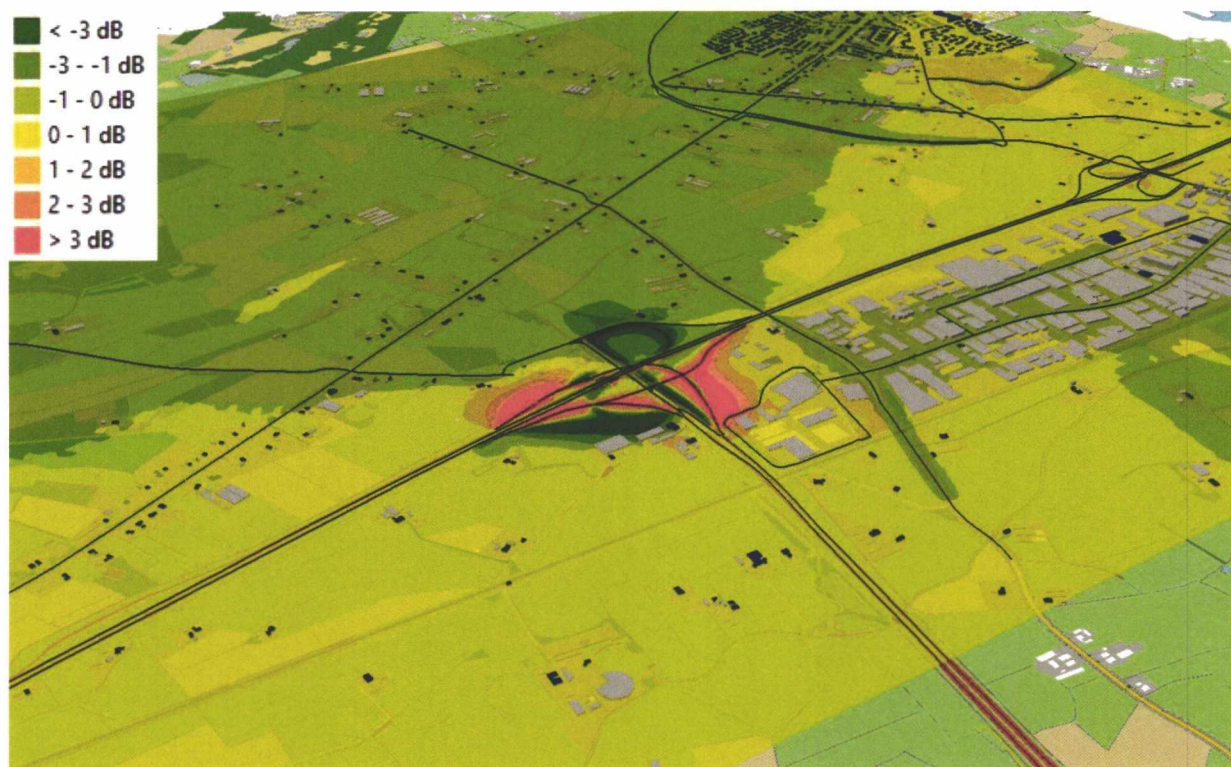
Figuur 38. Snelheid avondspits in de autonome situatie in 2030 (binnenste twee doorgetrokken lijnen) en in de situatie met de voorkeursoplossingsrichting in 2030 (buitenste twee stippellijnen). Op basis van NRM2018, scenario Hoog.

### 5.1.2 Milieueffecten

De uitkomsten van de verkeersmodellen zijn omgezet in milieuberekeningen. Dit is gedaan aan de hand van het model Urban Strategy<sup>48</sup> voor twee milieuaspecten: lucht en geluid.

De voorkeursoplossingsrichting heeft een positief effect op geluid. Dit komt met name doordat de verbidingsboog tussen de A1 en de A30 vervalt en enigszins door de aanleg van een talud aan de noordzijde. De geluidseffecten van de voorkeursoplossingsrichting voor de omgeving is minimaal. Op lokaal niveau zijn er enkele verschuivingen, maar het merendeel van het gebied en de woningen zal geen verschil kennen (zie Figuur 39 en Tabel 3). Nota bene: dit zijn de effecten zónder maatregelen. Dat wil zeggen dat met het nemen van mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen en bepaalde wegdektypen) de negatieve effecten kunnen worden beperkt. Vanaf 50 dB is het wettelijk verplicht maatregelen te nemen.

<sup>48</sup> Model voor geautomatiseerde effectbepaling, ontwikkeld door TNO in samenwerking met Arcadis.



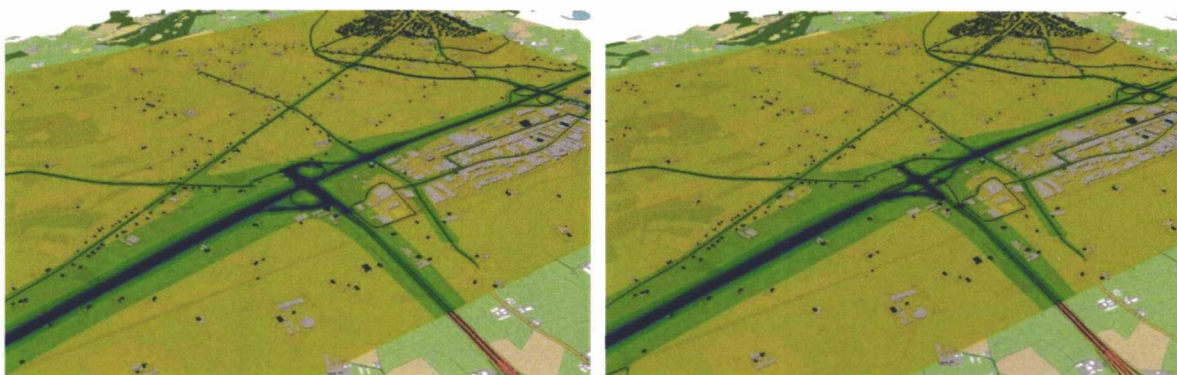
Figuur 39. Geluidverschilcontour autonome situatie 2030 versus de situatie na realisatie voorkeursoplossingsrichting in 2030, zonder maatregelen. Groen is een afname, rood een toename.

| Toe-/afname in dB | Voorkeursoplossingsrichting |
|-------------------|-----------------------------|
| ≤ -3 dB           | 0                           |
| -2 dB             | 2                           |
| -1 dB             | 3                           |
| 0 dB              | 516                         |
| 1 dB              | 16                          |
| 2 dB              | 0                           |
| ≥ 3               | 0                           |

Tabel 3. Het aantal gebouwen met een woonbestemming dat een toe- of afname van geluidsbelasting (in dB) zal ervaren na realisatie van de voorkeursoplossingsrichting (2030).

Ook de luchteffecten in de situatie 2030 met realisatie voorkeursoplossingsrichting zijn minimaal. Met betrekking tot de luchtkwaliteit is de hoeveelheid NO<sub>x</sub> (stikstofoxiden) en de hoeveelheid PM<sub>10</sub> (fijnstof) berekend in de autonome situatie in 2030 en de situatie in 2030 na realisatie. De conclusie die hieruit getrokken kan worden is dat het ontwerp niet leidt tot een dusdanig verslechtering dat er aanleiding is om de voorkeursoplossingsrichting verder te optimaliseren (zie Figuur 40 en Figuur 41).





Figuur 40. Stikstofoxiden (NOx) in 2030, autonome situatie (links) en in 2030, voorkeursoplossingsrichting (rechts).



Figuur 41. PM10 (fijnstof) in 2030, autonome situatie (links) en in 2030, voorkeursoplossingsrichting (rechts).

## 5.2 Kostenraming

Aan de hand van de Standaard Systematiek Kostenraming CROW (SSK) is ten behoeve van de stuurgroep bijeenkomst van 23 mei 2018 op basis van het eerste (sobere en doelmatige) ontwerp een inschatting gemaakt van de kosten. Hierbij is prijspeil 2018 gehanteerd. De investeringskosten bedragen € 47,2 miljoen voor de voorkeursoplossingsrichting (dus nog zonder optimalisaties). In de stuurgroep van 23 mei 2018 zijn een drietal optimalisaties onderkend die vervolgens zijn doorgevoerd om te komen tot het hier gepresenteerde ontwerp (zie begin van dit hoofdstuk). Voor de verschillende optimalisaties gelden de volgende meerkosten:

- Uitbreiding zuidbaan A1 (3<sup>e</sup> rijstrook tot afrit 16 Voorthuizen): € 4,5 miljoen;
- Verbindingsboog zuid-oost: € 4,7 miljoen;
- Slinger in verbindingsweg A1-N301 minder haaks: € 1,5 miljoen (aanpassing viaduct);
- Grondwerken (niet nader uit te splitsen naar verschillende optimalisaties): € 3,7 miljoen.

De totale investeringskosten (inclusief optimalisaties) bedragen daarmee € 61,6 miljoen. Verbreding van het viaduct over het spoor, benodigd om de turbulentieafstanden te behalen (voor de in paragraaf 5.1 genoemde alternatieve variant), is geraamd op € 3,9 miljoen.<sup>49</sup>

Het uitgesplitste kostenmodel is opgenomen in bijlage E. Hierin zijn alle kostenposten (dus ook de verbreding van het viaduct over het spoor) opgenomen, zodat op basis van een bestuurlijke afweging een uiteindelijke scope kan worden bepaald. Alle genoemde bedragen zijn geraamd met een nauwkeurigheidsmarge van + of - 35% en zijn inclusief BTW.

<sup>49</sup> De hoogte van de uitbreidingskosten worden met name veroorzaakt door de grote hoeveelheden zand die benodigd zijn.

### 5.3 Samenvatting

De voorkeursoplossingsrichting, in de vorm van een half knooppunt, is probleemoplossend voor de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven beschreven in dit rapport. Zonder onoplosbare lucht- en geluidseffecten wordt de doorstroming op de A1/A30 geborgd, wordt de verkeersveiligheid op en rondom de aansluiting verbeterd en neemt het gebruik van sluiproutes sterk af. Omdat het creëren van capaciteit ook een verkeersaantrekkende werking heeft, neemt het verkeer op de A1 en A30 toe. Op de aansluiting A1/A30 treedt hierdoor weliswaar geen congestie meer op, maar stroomafwaarts worden bestaande knelpunten naar verwachting iets zwaarder. Op netwerkniveau is het effect positief: de totale congestie neemt af.



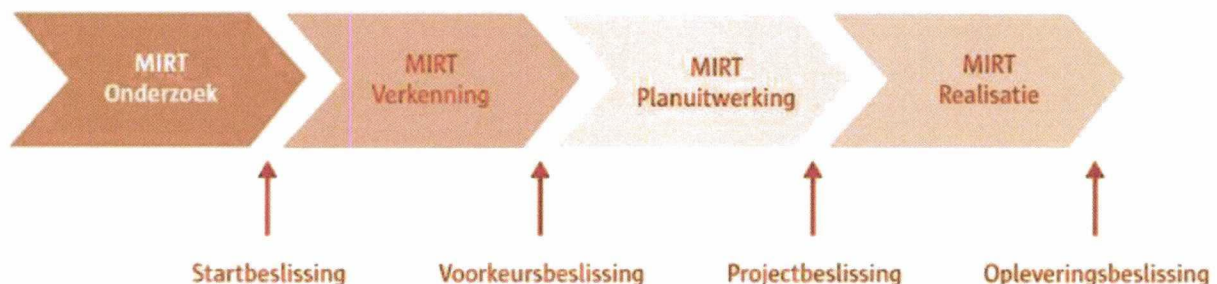


## 6 AANPAK, BESLUITVORMING EN VERVOLG

Met de oplevering van de rapportage van het MIRT-Onderzoek A1/A30 Aansluiting Barneveld wordt de MIRT-Onderzoeksfase afgerond. Hierbij zijn zowel het MIRT Spelregelkader als het daarbij horende MIRT informatieprofiel als uitgangspunt gebruikt. De MIRT-spelregels gelden voor alle betrokkenen bij een (mogelijke) MIRT-opgave of een (mogelijk) MIRT-project of -programma in het fysieke domein. Voor projecten en programma's waarbij het ministerie van Infrastructuur en Milieu betrokken is als (mede)financier gelden de spelregels voor het hele MIRT-proces (Verkenning, Planuitwerking en Realisatie).

Aan het eind van ieder MIRT-Onderzoek wordt bezien welk vervolg nodig is om een opgave verder te brengen. Er zijn verschillende mogelijkheden:

1. Er is geen verdere actie nodig, de opgave is verhelderd en dat is voldoende voor dit moment;
2. Er zijn bepaalde acties nodig waarover direct bestuurlijke afspraken kunnen worden gemaakt, zoals (een programma van) optimalisatiemaatregelen of maatregelen buiten het kader van het MIRT;
3. Uit het MIRT-Onderzoek blijkt dat het oplossen van de opgave(n) mogelijk een substantiële overheidsinvestering vraagt. Indien dat het geval is, wordt aanbevolen een MIRT Startbeslissing voor te bereiden en een MIRT-Verkenning te starten waarbij breed gekeken wordt naar mogelijke oplossingen.



Figuur 42. Fasen van een MIRT-proces.

Hiervoor wordt het MIRT-Onderzoek geagendeerd in het BO MIRT van het najaar 2018. Indien besloten wordt tot een MIRT-Verkenning moet een Startbeslissing worden opgesteld. Overeenkomstig met in het MIRT-Onderzoek toegepaste informatieprofiel worden hierbij achtereenvolgens I) Opgave(n), II) Oplossingsrichtingen, III) Betrokken partijen, IV) Aanpak, V) Besluitvorming en VI) Financiën gedefinieerd. Voor dit laatste aspect geldt dat er zicht dient te zijn op 75% financiering van de meest voor de hand liggende optie.

Op basis van de resultaten van de MIRT-Verkenning wordt een voorkeursbeslissing genomen. Dit besluit van het bevoegd gezag vormt de afsluiting van de MIRT-Verkenning, en kan alleen worden genomen indien:

- Er sprake is van (financiële) verantwoordelijkheid of betrokkenheid van het rijk;
- Er overeenstemming is tussen betrokken partijen over het uit te voeren voorkeursalternatief;
- Er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om het voorkeursalternatief – binnen de voorgestelde planhorizon – te realiseren;
- Er is voldaan aan de inhoudelijke vereisten conform het informatieprofiel;
- Op basis van een afweging of prioritering bij de voorkeursbeslissing is gebleken dat de betreffende MIRT-Verkenning door kan gaan naar de planuitwerking.

Op basis van een positieve voorkeursbeslissing van het rijk kan de planuitwerkingsfase worden doorlopen.

Na het doorlopen van de planuitwerkingsfase wordt de projectbeslissing (in de Omgevingswet 'projectbesluit') genomen. De projectbeslissing wordt genomen door het bevoegd gezag na overleg met de betrokken decentrale bestuurders. Met het nemen van een positieve projectbeslissing en vastlegging daarvan in een Tracébesluit verschaft het rijk zichzelf de juridische grondslag om het (deel)project te realiseren.

Een projectbeslissing wordt genomen indien:

- Er overeenstemming is tussen betrokken partijen over de uit te voeren variant;



- Er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de variant – binnen de voorgestelde planhorizon – te realiseren;
- Er is voldaan aan de wettelijke vereisten;
- Er is voldaan aan de inhoudelijke vereisten conform het informatieprofiel.

Op basis van een positieve projectbeslissing, juridisch vastgelegd in een Tracébesluit, kan de realisatiefase worden doorlopen.

Onder het huidige recht wordt de projectbeslissing op grond van de Tracéwet juridisch vastgelegd in een Tracébesluit. Voor zover het Tracébesluit afwijkt van het bestemmingsplan, schrijft de Tracéwet voor dat de gemeente binnen een jaar nadat het Tracébesluit onherroepelijk is het bestemmingsplan daarop aanpast. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet<sup>50</sup> (naar verwachting in 2021) wordt dat het projectbesluit. Met een projectbesluit dat vastgesteld wordt door het Rijk, wordt tevens het omgevingsplan (het instrument dat in de Omgevingswet in plaats komt van het bestemmingsplan) aangepast aan de nieuwe situatie. In het overgangsrecht dat is opgenomen in het wetsvoorstel Invoeringswet Omgevingswet<sup>51</sup> wordt echter een overgangperiode geregeld om de periode te overbruggen dat nog niet alle gemeenten de bestemmingsplannen in omgevingsplannen hebben gewijzigd. Gedurende die tijd zal het projectbesluit gelden als een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit en kan de gemeente het omgevingsplan in de loop van de overgangsfase in overeenstemming brengen met die vergunning.

---

<sup>50</sup> De nieuwe Omgevingswet integreert 26 wetten rondom de fysieke omgeving, waaronder de Tracéwet en de Wet ruimtelijke ordening.

<sup>51</sup> Kamerstukken 2017-2018, 34986 nr. 2, Invoeringswet en nr. 3, Memorie van Toelichting paragraaf 5.2.7, 29 juni 2018.

## BIJLAGE A PROBLEEMANALYSE

Separate bijlage (bestand 'Bijlage B\_Probleemanalyse A1-A30 Barneveld (079657677-B)').





## BIJLAGE B OPLOSSINGSRICHTINGEN



De oplossingsrichtingen die zijn geïnventariseerd zijn in te delen in vier clusters: smart mobility, auto-infrastructuur, fietsinfrastructuur en openbaar vervoer. Per type zijn hieronder de oplossingsrichtingen weergegeven. De analyse is voor veel oplossingsrichtingen hetzelfde en daarom samengevoegd.

### Smart mobility

| Nr. | Omschrijving                                                                                                                                                                                  | Termijn | Benodigde stakeholders                                           | Analyse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Te combineren met | Welke I?                |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------|
| 1   | ZOOF-app: app die de weggebruiker adviseert over de optimale rijsnelheid, volgafstand, etc.                                                                                                   | Kort    | Rijkswaterstaat, prov. Gelderland, gem. Barneveld                | Smart mobility kan bijdragen aan het verminderen van de congestie (bijv. door reizigers te stimuleren buiten de spits te reizen) maar de impact is naar verwachting niet voldoende voor een opgave in deze hoedanigheid. Daarbij zitten smart mobility oplossingen nog veelal in de pilot-fase en is het probleemoplossend vermogen niet met voldoende zekerheid in te schatten. Ook is de vraag wat de maatregelen op de lange termijn doen (denk aan het aanpassen van schooltijden om capaciteit in het openbaar vervoer te vergroten) en bestaat er een risico dat smart mobility méér mobiliteit creëert. Dit zal waarschijnlijk niet het geval zijn bij het verminderen van het aantal scholieren in het openbaar vervoer om ruimte te creëren voor reizigers die anders wellicht met de auto zouden gaan, maar omdat dit een oplossing is voor lokale reizigers en deze reizigers maar een gering deel uitmaken van het totaal aan reizigers dat over de A1/A30 is het probleemoplossend vermogen minimaal. Immers, het bovenregionale verkeer zal nog steeds voor congestie zorgen. |                   | Innoveren, informeren   |
| 2   | Slimmere en betere verkeerssignalering (dynamische systemen)                                                                                                                                  | Middel  | Idem                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 1                 | Innoveren, informeren   |
| 3   | Intelligente Snelheidsadaptie (ISA): het voertuig past de snelheid automatisch aan naar de geldende snelheidslimiet                                                                           | Middel  | Idem                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 1                 | Innoveren               |
| 4   | Beloningssysteem waarmee de routekeuze van automobilisten wordt beïnvloed                                                                                                                     | Kort    | Idem                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 1                 | Innoveren, informeren   |
| 5   | Verminderen van aantal scholieren in het openbaar vervoer om capaciteit te vergroten. Bijv. door spreiding van schooltijden en aanbieden regionale scholengemeenschappen voortgezet onderwijs | Middel  | Idem                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 21                | Informereren, inrichten |
| 6   | Adviesroutes voor vrachtverkeer instellen (andere snelwegen)                                                                                                                                  | Kort    | TLN                                                              | Hoewel dit een belangrijke doelgroep is in de opgave, zal het niet probleemoplossend werken. Dit is omdat andere routes ook druk zijn en vrachtverkeer de navigatie zal volgen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                   | Informereren            |
| 7   | Afspraken maken met bedrijven als TomTom om te zorgen dat zij geen sluiproutes presenteren bij files                                                                                          | Kort    | Rijkswaterstaat, prov. Gelderland, prof. Utrecht, gem. Barneveld | Sluiproutes worden gebruikt als er files op de belangrijkste routes staan. Voorkomen dat dit gebeurt kan inderdaad door automobilisten niet te wijzen op de alternatieve routes, maar ten eerste neemt dit de files op het hoofdwegennet niet weg en ten tweede zou het breder (bijv. landelijk) aangepakt moeten worden om effect te hebben (bijvoorbeeld om tot een overeenkomst met TomTom te komen). Ook andere maatregelen voor het voorkomen dat het onderliggend wegennet wordt gebruikt als alternatieve route zal de situatie op de A1/A30 niet verbeteren; het is symptoombestrijding, geen oplossing voor de bereikbaarheidsopgave.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                   | Informereren, inrichten |
| 8   | Spitsafsluiting onderliggend wegennet (OWN) en gebruik OWN onaantrekkelijk maken als sluiproute (bijv. door 30 km-zones en/of klinkerwegen)                                                   | Kort    | Rijkswaterstaat                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                   | Inrichten               |
| 9   | Snelheid terugbrengen naar 100 km/uur om snelheidsverschillen te verkleinen                                                                                                                   | Kort    | Rijkswaterstaat                                                  | Dit gebeurt al tijdens de spits.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                   | Informereren            |
| 10  | 'Keep your lane': inhaalverbod voor vrachtwagens                                                                                                                                              | Kort    | Rijkswaterstaat, TLN                                             | Vrachtverkeer op de A1 mag sowieso niet op rijstrook 3 komen. Tussen de aansluiting A1/A30 en Beekbergen geldt al een inhaalverbod voor vrachtverkeer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                   | Informereren            |



## Auto-infrastructuur

| Nr. | Omschrijving                                                                                           | Termijn | Benodigde stakeholders   | Analyse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Te combineren met | Welke I?                               |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------|
| 11  | Aansluiting A1/A30 omvormen tot een volledig knooppunt                                                 | Lang    | RWS, provincie, gemeente | Door meer capaciteit te creëren vermindert de congestie op de A1/A30 die grotendeels ontstaat door het lange afstandsverkeer, dat het grootste aandeel uitmaakt van het verkeer op de A1 en A30. Het is probleemoplossend omdat het zorgt voor een goede doorstroom. Daarom is deze oplossing meegenomen, samen met de volgende auto-infrastructuur oplossingen: optimalisatie van de huidige aansluiting; ontvlechten, en het realiseren van een half knooppunt.          |                   | Investeren                             |
| 12  | Aansluiting Nijkerk/ N301 op A30 verplaatsen naar Voorthuizen                                          | Lang    | RWS, provincie, gemeente | Het verkeer dat vanaf de N301 de aansluiting A1/A30 passeert is gering ten opzichte van de grote hoeveelheid lange afstandsverkeer tussen het oosten van het land en de Randstad. Daarbij neemt de capaciteit op de A1 en A30 niet toe door het verplaatsen van de N301 naar Voorthuizen; reizigers vanuit deze richting die naar het westen of het zuiden gaan (het merendeel), moet alsnog over de A1/A30, waar de capaciteit in deze oplossingsrichting niet uitbreidt. | 11                | Investeren                             |
| 13  | Aandacht besteden aan de tijdelijke situatie bij de realisatie van project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken | Middel  | RWS, provincie, gemeente | Bij de realisatie van project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken wordt rekening gehouden met de weggebruiker. Zo blijft de A1 tussen knooppunt Hoevelaken en de aansluiting A1/A30 tijdens de realisatie open. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is aangegeven dat project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken binnen de huidige scope(grens) doorgaat.                                                                                                              |                   | Informeren, in stand houden, inrichten |
| 14  | Scopeverruiming project Knooppunt Hoevelaken door ook de aansluiting A1/A30 hierin op te nemen         | Kort    | Ministerie IenW, RWS     | Aansluiten op het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is echter wel een systeemseis die aan de voorkeursoplossingsrichting in dit MIRT-Onderzoek is gesteld, en vanuit het ministerie van I&W is in de loop van het MIRT-Onderzoek aangegeven 2x3 rijstroken terug te willen zien in het schetsontwerp om zo nog beter op het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken aan te sluiten. Dit is opgepakt.                                                                         |                   | Investeren, inrichten                  |

## Fietsinfrastructuur

| Nr. | Omschrijving                                                                                                                                                  | Termijn | Benodigde stakeholders                                 | Analyse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Te combineren met | Welke I?              |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------|
| 15  | Snelfietsverbindingen binnen FoodValley realiseren                                                                                                            | Kort    | Provincie Gelderland, gemeente Barneveld, Fietzersbond | Verbeteren van de fietsinfrastructuur kan lokaal en voor een afstand tot 15 km een interessant alternatief vormen. Met het gebruik van e-bikes en bij goede fietsinfrastructuur is een afstand van circa 15 km goed te doen met de fiets.                                                                                  |                   | Investeren, innoveren |
| 16  | Aanleg ongelijkvloerse kruisingen fietsverkeer                                                                                                                | Lang    | Idem                                                   | Echter, omdat het aantal reizigers dat invoegt vanaf Barneveld en/of met de auto een afstand tot 15 km over de aansluiting A1/A30 rijdt zeer beperkt is (1% van het totaal aantal reizigers dat de A1/A30 passeert), zal de congestie niet of nauwelijks afnemen. Het probleemoplossend vermogen zal daardoor gering zijn. | 15                | Investeren            |
| 17  | Veilige (tweerichtings)fietspaden met ongelijkvloerse kruisingen waar snellere elektrische fietsen makkelijk en veilig de langzamere fietsers kunnen passeren | Middel  | Idem                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 15                | Investeren            |



|    |                                                                                                                        |      |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |    |            |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|------------|
| 18 | Verkeersveiligheid op onderliggend wegnnet (OWN) vergroten door bijvoorbeeld het aanleggen van vrijliggende fietspaden | Kort | Idem | Doordat er congestie is op en rondom de A1/A30, wordt er veel gebruik gemaakt van sluiproutes. Deze zorgen voor nieuw opgaven, zoals de verkeersveiligheidsopgave op het onderliggend wegnnet (OWN). Het aanpakken van dergelijke problemen is altijd goed en de fiets biedt een oplossing voor lokale knelpunten (met een e-bike tot 15 km). Echter, dit betreft voor een deel symptoombestrijding en daarbij lost het niet de congestie op de A1/A30 op die merendeel veroorzaakt wordt door bovenregionaal verkeer. | 15 | Investeren |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|------------|

## Openbaar vervoer

| Nr. | Omschrijving                                                                                                                                                                                     | Termijn | Benodigde stakeholders                                          | Analyse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Te combi-<br>neren met | Welke I?                   |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------------|
| 19  | Nieuw IC-treinstation realiseren op de splitsing Valleilijn/Amersfoort-Apeldoorn/op de lijn Enschede-Amersfoort                                                                                  | Lang    | Connexxion, prov. Gelderland, prov. Utrecht, genoemde gemeenten | Voor de NS is de IC-verbinding Randstad-Apeldoorn-Deventer-Almelo-Hengelo-Enschede een belangrijke IC-reizigersverbinding. NS acht het niet realistisch een extra station toe te voegen; het aantal reizigers wat gebaat is bij het IC-station staat volgens hen niet in verhouding tot de hinder die bestaande reizigers ondervinden (deze reizigers krijgen te maken met een langere reistijd). Volgens NS (Kennis Café november 2017) is de verhouding ca. 1 op 17. Politieke discussies laten bovendien zien dat reistijd naar de landsdelen, waaronder Twente, belangrijk speerpunt is. Het gaat daarbij eerder om reductie van de reistijden dan een verlenging. Verder toont het NMCA Spoor (mei 2017) aan dat de intercity's over nog voldoende vervoercapaciteit beschikken. Gezien de oplossingsrichting gericht is op de meer lokale reizigers, en bijvoorbeeld geen relaas biedt in relatie tot lange afstands(vracht)verkeer, is het probleemoplossend vermogen minimaal.                                                                                                                                                                 |                        | Investeren                 |
| 20  | Capaciteit en frequentie intercity's tussen het oosten (Apeldoorn, Arnhem) en midden en west Nederland (Randstad)                                                                                | Kort    | NS                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 21                     | In stand houden, inrichten |
| 21  | Verbeterd openbaar vervoer (Valleilijn, NS, bus), bijvoorbeeld meer comfort                                                                                                                      | Kort    | Connexxion, Syntus, provincie Gelderland                        | Uit het standaardlijnonderzoek (SLO) voor de Valleilijn Amersfoort-Ede/Wageningen blijkt dat het aantal reizigers nog steeds groeiende is. Studenten/scholieren vormen hierbinnen een groot aandeel. In de spitsen is de vervoercapaciteit van de Valleilijn-trein nu al een issue. Maatgevend baanvak is Barneveld-Noord-Amersfoort, hier is het drukst en wordt gereden in een kwartiersfrequentie. Uit punctualiteitscijfers van ProRail blijkt dat punctualiteit op zowel de Valleilijn als op Amersfoort-Apeldoorn goed is. De frequentie op het traject Barneveld-Ede zou echter wel verhoogd kunnen worden; die vertrekt op dit moment 2x per uur. Maar zoals gezegd is dit niet het meest maatgevende baanvak. Omdat de oplossingsrichtingen gericht zijn op lokale reizigers en geen alternatief bieden voor de lange afstandsreizigers die het grootste aandeel van de weggebruikers vormen, is het probleemoplossend vermogen klein. Voor de lokale reizigers (de markt ligt vooral tussen Barneveld en Amersfoort) zijn er voldoende opties die alternatief bieden voor de auto maar dit zal dus nauwelijks druk van de aansluiting halen. |                        | In stand houden, inrichten |
| 22  | Valleilijn vanuit Amersfoort doortrekken naar Arnhem en daarmee overstap in Ede-Wageningen overbodig maken. Eventueel ook doortrekken naar Utrecht om overstap in Amersfoort overbodig te maken. | Middel  | Connexxion, provincie Gelderland                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 21                     | Investeren                 |
| 23  | Frequentie van de Valleilijn verhogen (trein en bus), met name op het baanvak Barneveld-Ede                                                                                                      | Kort    | Connexxion, Syntus, provincie Gelderland                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 21                     | In stand houden, inrichten |

|    |                                                                        |      |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |    |                            |
|----|------------------------------------------------------------------------|------|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------|
| 24 | Intensiteit (snel)busdienst Amersfoort-Apeldoorn verhogen, evt. via A1 | Kort | Syntus         | <p>De NS heeft een prognose gemaakt over het te verwachten aantal reizigers op het regiosprinter-traject Amersfoort-Apeldoorn en de te verwachten jaarlijkse exploitatiekosten die verbonden zijn aan een regiosprinter<sup>52</sup>. De belangrijkste conclusie van de NS-studie is dat de beoogde treindienst naar verwachting structureel niet kostendekkend zal zijn. De gemeente Barneveld doet momenteel eigen onderzoek naar alternatieve vormen van de regiosprinter die mogelijk meer kostendekkend zijn, zoals een regiosprinter tussen Barneveld-Noord en Apeldoorn. Er wordt ook gesproken over het aanleggen van een extra spoor voor een regiosprinter tussen Barneveld en Apeldoorn. Dit is nog weinig concreet en zal niet op de korte termijn gerealiseerd worden.</p> <p>Wat mogelijk wel op korte termijn en rendabel gerealiseerd kan worden zijn bussen op de trajecten waar geen directe spoorverbinding is. Dit geldt ook voor de verbinding Barneveld-Nijkerk waar het nu ontbreekt aan een waardig openbaar vervoer alternatief. Echter, deze oplossingsrichtingen zijn gericht op reizigers tussen Amersfoort en Apeldoorn en/of andere regionale trajecten. Zoals hierboven aangegeven, rijdt op het maatgevende baanvak Amersfoort-Barneveld de Valleilijn al. De genoemde oplossingsrichtingen zijn daarmee niet probleemoplossend. Immers, het probleem wordt bijna volledige veroorzaakt door het lange afstandsverkeer. Lokale reizigers van weg halen, zal onvoldoende druk van de aansluiting afhalen om te zorgen voor goede doorstroom.</p> | 21 | In stand houden, inrichten |
| 25 | Regiosprinters inzetten                                                | Kort | Connexxion, NS |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 21 | In stand houden, inrichten |

<sup>52</sup> Brief provincie februari 2015.





## BIJLAGE C VOORKEURSOPLOSSINGSRICHTING

Deze bijlage bestaat uit twee separate tekeningen:

- Bijlage C\_Definitief-WE-SO-DES-O-A1A30-1001-v1.0\_overzichtstekening
- Bijlage C\_Definitief-WE-SO-DES-P-A1A30-1000-v2.0\_detailtekeningen







|                                                                                                      |       |                                                           |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------------------------|----------|
| Naam                                                                                                 |       | Benelux                                                   |          |
| Adres                                                                                                | Stad  | Land                                                      | Telefoon |
| Versie                                                                                               | 1.0   |                                                           |          |
| Opdrachtgever                                                                                        |       | Landst                                                    |          |
| Gemeente Barneveld                                                                                   |       |                                                           |          |
| Advies- en Ingenieursorganisatie                                                                     |       |                                                           |          |
|  <b>ARCADIS</b> |       | Design & Consultancy<br>for national and<br>multi nations |          |
| Project                                                                                              |       | Contract                                                  |          |
| HRT-Overzicht A1/A30 Aanpak Barneveld                                                                |       |                                                           |          |
| Projectnummer                                                                                        |       | 50                                                        |          |
| Onderwerp                                                                                            |       |                                                           |          |
| Overzicht A1/A30                                                                                     |       |                                                           |          |
| Opdrachtgever                                                                                        |       | Opdrachtgever                                             |          |
| Schakel                                                                                              | 10000 | Opdrachtgever                                             | 1        |
| Contractnummer                                                                                       | 1     | Contractnummer                                            | 1        |
| WE-SO-DES-0-A1A30-1001-001                                                                           |       | Versie                                                    |          |
|                                                                                                      |       | 1.0                                                       |          |







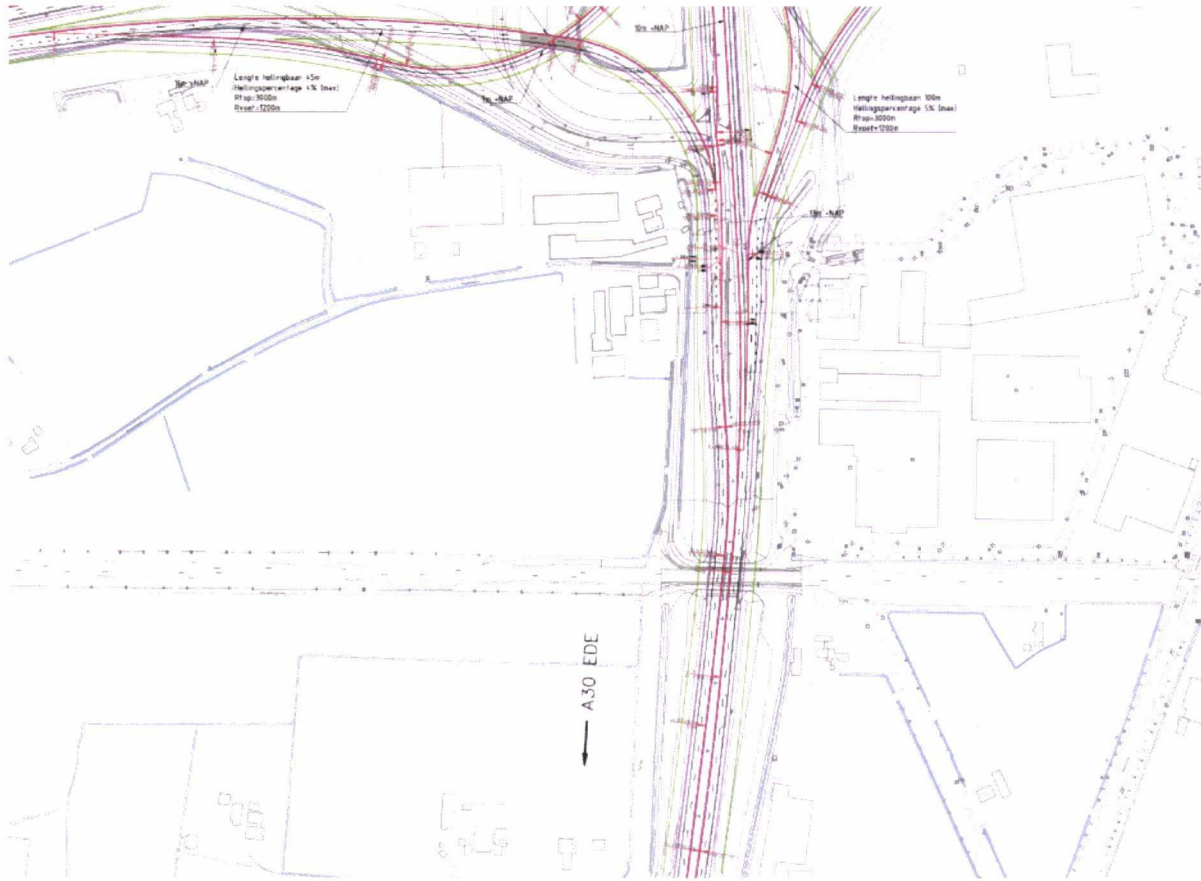


[illegible]





## BIJLAGE D ALTERNATIEVE VARIANT







## BIJLAGE E KOSTENRAMING

### Samenvatting deterministische projectraming (investeringskosten) zonder optimalisaties

| INVESTERINGKOSTEN                                                                 | Totaal investeringskosten |    |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----|--------------|
| Bouwkosten                                                                        | € 23.561.598              |    |              |
| Vastgoedkosten                                                                    | € 0                       |    |              |
| Engineeringkosten                                                                 | € 3.518.431               |    |              |
| Overige bijkomende kosten                                                         | € 5.550.961               |    |              |
| <b>Subtotaal investeringskosten</b>                                               | <b>€ 32.630.990</b>       |    |              |
| Objectoverstijgende risico's                                                      | € 6.526.198               |    |              |
| Investeringskosten deterministisch                                                | € 39.157.188              |    |              |
| Scheefte 3%, op basis van expert-judgement                                        | € 0                       |    |              |
| Investeringskosten exclusief BTW                                                  | € 39.157.188              |    |              |
| BTW                                                                               | € 8.055.726               |    |              |
| Afronding                                                                         | € 2.086                   |    |              |
| <b>Investeringskosten inclusief BTW</b>                                           | <b>€ 47.215.000</b>       |    |              |
| Bandbreedte : met 70% zekerheid liggen de investeringskosten inclusief BTW tussen | € 30.689.750              | en | € 63.740.250 |
| Variatiecoëfficiënt                                                               | <b>35%</b>                |    |              |

### Samenvatting deterministische projectraming (investeringskosten) mét optimalisaties

| INVESTERINGKOSTEN                                                                 | TOTAAL INVESTERINGKOSTEN |    |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----|--------------|
| Bouwkosten                                                                        | € 32.002.977             |    |              |
| Vastgoedkosten                                                                    | € 0                      |    |              |
| Engineeringkosten                                                                 | € 4.931.167              |    |              |
| Overige bijkomende kosten                                                         | € 8.447.108              |    |              |
| <b>Subtotaal investeringskosten</b>                                               | <b>€ 45.381.252</b>      |    |              |
| Objectoverstijgende risico's                                                      | € 9.076.250              |    |              |
| Investeringskosten deterministisch                                                | € 54.457.503             |    |              |
| Scheefte 3%, op basis van expert-judgement                                        | € 0                      |    |              |
| Investeringskosten exclusief BTW                                                  | € 54.457.503             |    |              |
| BTW                                                                               | € 11.219.138             |    |              |
| Afronding                                                                         | € 360                    |    |              |
| <b>Investeringskosten inclusief BTW</b>                                           | <b>€ 65.677.000</b>      |    |              |
| Bandbreedte : met 70% zekerheid liggen de investeringskosten inclusief BTW tussen | € 42.690.050             | en | € 88.663.950 |
| Variatiecoëfficiënt                                                               | <b>35%</b>               |    |              |

Optimalisaties betreffen:

- Uitbreiding zuidbaan A1 (3e rijstrook tot afrit 16 Voorthuizen): € 4,5 miljoen;
- Verbindingsboog zuid-oost: € 4,7 miljoen;
- Slinger in verbindingsweg A1-N301 minder haaks: € 1,5 miljoen (aanpassing viaduct);
- Grondwerken (niet nader uit te splitsen naar verschillende optimalisaties): € 3,7 miljoen.
- De totale investeringskosten (inclusief optimalisaties) bedragen daarmee € 61,6 miljoen.
- Verbreding van het viaduct over het spoor (benodigd om de turbulentieafstanden te behalen) (voor de in paragraaf 5.1 genoemde alternatieve variant) is geraamd op € 3,9 miljoen.
- Totaal komt daarmee op € 65,6 miljoen.





## COLOFON

### MIRT-ONDERZOEK AANSLUITING A1/A30 BARNEVELD

#### KLANT

Gemeente Barneveld

#### AUTEUR

Nynke Schaap

#### PROJECTNUMMER

C05056.000040

#### ONZE REFERENTIE

079778100 B

#### DATUM

25 juli 2018

#### STATUS

Definitief

#### GECONTROLEERD DOOR

Niels de Groot  
Senior Adviseur

#### VRIJGEGEVEN DOOR

Hendrik Jan Bergveld  
Senior Adviseur

#### Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220  
3800 AE Amersfoort  
Nederland  
+31 (0)88 4261261

[www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)

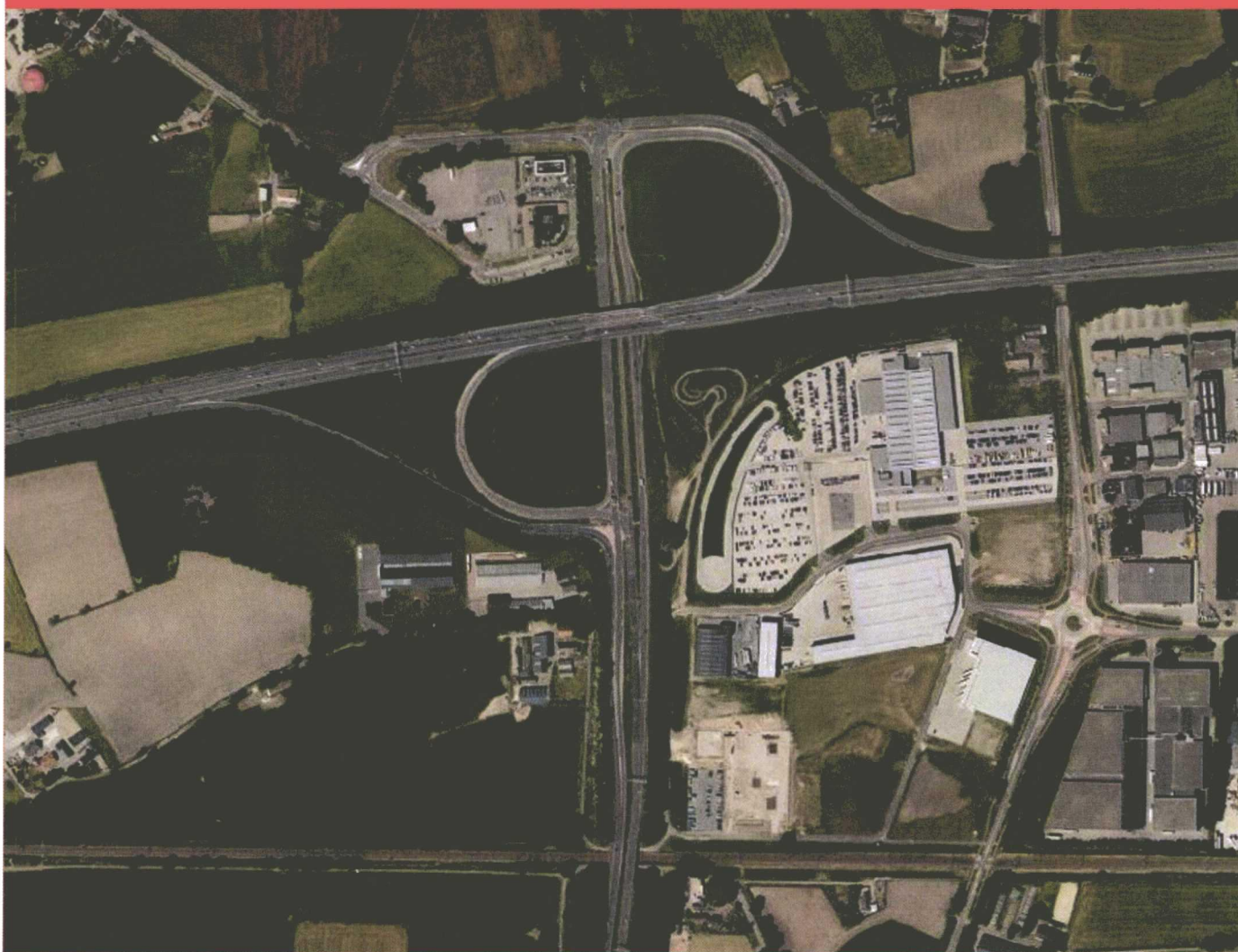
# MIRT-ONDERZOEK AANSLUITING A1/A30 BARNEVELD

Staat van de regio, analyse van problemen en opgaven

Gemeente Barneveld

13 JULI 2018

DEFINITIEF







## Contactpersonen



**HENDRIK JAN BERGVELD**  
Projectleider MIRT Onderzoek  
Aansluiting A1/A30 Barneveld

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 56825

1040 AV Amsterdam

Nederland

---



## Inhoud

|          |                                             |           |
|----------|---------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEIDING, DOEL EN LEESWIJZER</b>        | <b>6</b>  |
| 1.1      | Inleiding                                   | 6         |
| 1.2      | Doel                                        | 6         |
| 1.3      | Leeswijzer                                  | 8         |
| <b>2</b> | <b>DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN</b>         | <b>8</b>  |
| 2.1      | Huidige situatie                            | 9         |
| 2.2      | Trends en prognoses                         | 9         |
| 2.2.1    | Trends                                      | 10        |
| 2.2.2    | Prognoses                                   | 11        |
| 2.3      | Opgaven                                     | 12        |
| <b>3</b> | <b>ECONOMIE</b>                             | <b>12</b> |
| 3.1      | Huidige situatie                            | 14        |
| 3.2      | Trends en prognoses                         | 14        |
| 3.2.1    | Trends                                      | 15        |
| 3.2.2    | Prognoses                                   | 17        |
| 3.3      | Opgaven                                     | 18        |
| <b>4</b> | <b>RUIMTELIJKE ONTWIKKELING</b>             | <b>18</b> |
| 4.1      | Huidige situatie                            | 21        |
| 4.2      | Opgaven                                     | 22        |
| <b>5</b> | <b>BEREIKBAARHEID</b>                       | <b>22</b> |
| 5.1      | Huidige situatie                            | 22        |
| 5.1.1    | Auto- en vrachtverkeer op het hoofdwegennet | 23        |
| 5.1.2    | Openbaar vervoer: Valleilijn en intercity   | 23        |
| 5.2      | Prognoses                                   | 26        |
| 5.3      | Opgaven                                     | 28        |
| <b>6</b> | <b>VERKEERSVEILIGHEID</b>                   | <b>28</b> |
| 6.1      | Huidige situatie                            | 28        |
| 6.2      | Trends en prognoses                         | 28        |
| 6.3      | Opgaven                                     | 30        |
| <b>7</b> | <b>BELEID EN OPGAVEN</b>                    | <b>30</b> |
| 7.1      | Nationaal, regionaal en gemeentelijk beleid | 30        |

|       |                                              |    |
|-------|----------------------------------------------|----|
| 7.2   | Uitvoeringsprogramma's, fondsen en projecten | 32 |
| 7.2.1 | Uitvoeringsprogramma's                       | 32 |
| 7.2.2 | Projecten                                    | 32 |
| 7.3   | Opgaven                                      | 34 |



## **1 INLEIDING, DOEL EN LEESWIJZER**

### **1.1 Inleiding**

Deze probleemanalyse is onderdeel van het MIRT-Onderzoek naar de Aansluiting A1/A30 Barneveld (MOAB). De aansluiting, afslag 15, vormt de 'toegangspoort' tot de Regio FoodValley. De A1 is daarnaast onderdeel van het Trans Europees Netwerk Transport (TEN-T). In de afgelopen jaren zijn er problemen ontstaan met de verkeersafwikkeling op de aansluiting A1/A30. Zowel in de ochtend- als avondspits is er sprake van filevorming, reistijdverlies en ongevallen.

Als gevolg van economische groei en demografische ontwikkelingen neemt het auto- en vrachtverkeer op de A1 in de komende jaren toe. Naar verwachting geldt dit ook voor de problemen op de aansluiting.

Omdat de aansluiting A1/A30 de belangrijkste toegangsweg is tot de FoodValley heeft deze een belangrijke invloed op de ambitie van de regio om haar positie als belangrijke economische regio uit te breiden. De regio heeft daarom het initiatief genomen voor het uitvoeren van het MIRT-Onderzoek.

De huidige aansluiting (afslag 15) belemmert de huidige en toekomstige doorstroming op een belangrijke Oost-Westverbinding en vormt een knelpunt voor de bereikbaarheid van de Regio FoodValley. Door middel van een probleemanalyse wordt inzicht gekregen in de omvang van de huidige en toekomstige problematiek en de belangrijkste opgaven.

### **1.2 Doel**

In de probleemanalyse worden vijf thema's behandeld: demografie, economie, ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Voor ieder thema is de huidige situatie beschreven, waar van toepassing de prognoses en trends en de opgaven die er per thema liggen. In het laatste hoofdstuk zijn voor ieder thema de relevante ambities en beleidsvoornemens beschreven.

Op basis van de situatieschets, verwachte ontwikkelingen en de ambities worden de opgaven geschetst.

Het doel van de probleemanalyse is inzicht te verkrijgen in de belangrijkste opgaven rondom de aansluiting A1/A30. Hoe deze aan te pakken is het onderwerp van de volgende fase van het MIRT-Onderzoek.

De geografische scope van het MIRT-Onderzoek omvat de acht gemeenten (verspreid over twee provincies) die behoren tot de Regio FoodValley. In het 'Kennis Café' (stakeholdersessie) op 28 november 2017 in het kader van het MIRT-Onderzoek is door de deelnemers aangegeven dat het functioneren van de aansluiting ook de gemeenten Amersfoort en Apeldoorn beïnvloedt. In de probleemanalyse zijn deze twee niet-FoodValley gemeenten daarom (beperkt) opgenomen.

### **1.3 Leeswijzer**

De probleemanalyse is als volgt opgebouwd. De belangrijkste demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen zijn beschreven in hoofdstuk 2 tot en met 4. In hoofdstuk 5 en hoofdstuk 6 staat het functioneren van de aansluiting centraal; bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Hoofdstuk 7 somt de ambities van rijk en regio op.

De probleemanalyse eindigt met een overzicht van de belangrijkste opgaven in relatie tot de aansluiting A1/A30 Barneveld.



## 2 DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN

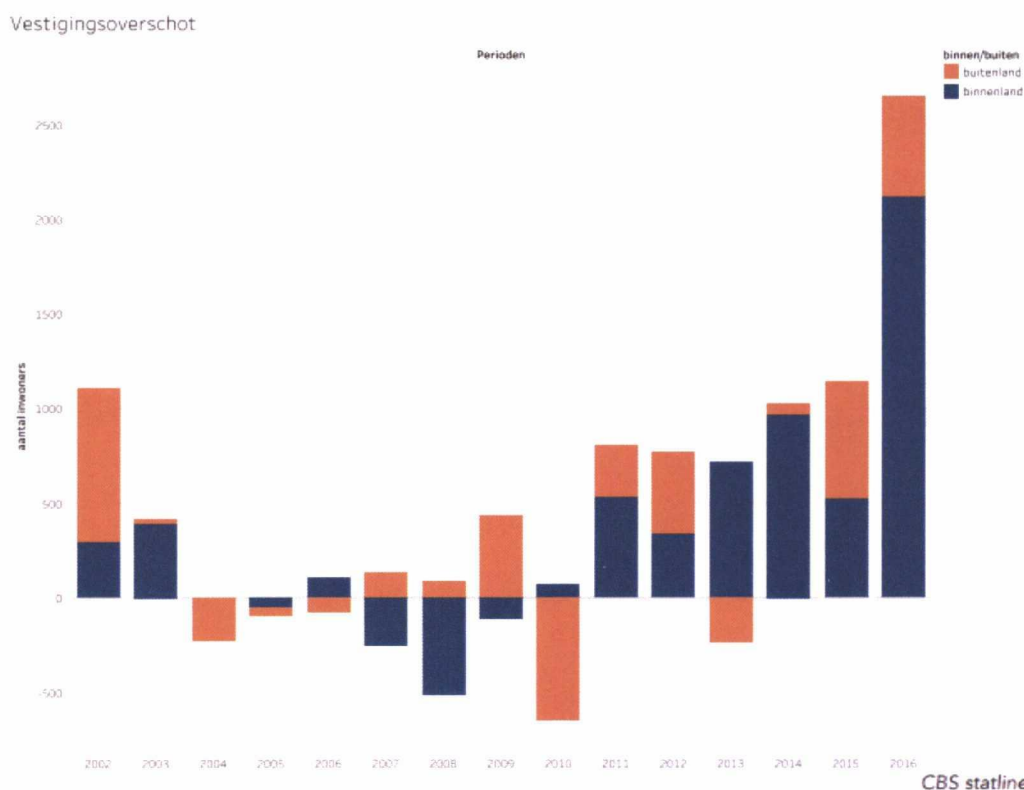
### 2.1 Huidige situatie

Regio FoodValley omvat acht gemeenten (Barneveld, Ede, Nijkerk, Renswoude, Rhenen, Scherpenzeel, Veenendaal, Wageningen) en valt binnen twee provincies (Utrecht en Gelderland). Per 1 januari 2017 telde de regio 348.709 inwoners en de drie grootste gemeenten zijn Barneveld, Ede en Wageningen.

Tussen 2008 en 2017 lag de jaarlijkse bevolkingsgroei tussen de 0,3% (in 2011) en 1,2% (in 2017). De afgelopen tien jaar was de bevolkingsgroei in de Regio FoodValley hoger dan het Gelderse gemiddelde (0,6% in 2017).

De bevolkingsgroei in FoodValley wordt vooral bepaald door een migratieoverschot. Dat wil zeggen dat meer mensen zich in de regio hebben gevestigd dan er zijn vertrokken (+2.580 personen in 2016, binnenlands migratiesaldo: 2.088). Zoals Figuur 1 laat zien, is dit migratieoverschot het afgelopen decennium sterk gegroeid. De natuurlijke bevolkingsgroei in 2016 bedroeg 1.411 personen.

In de gemeente Amersfoort werden in 2017 154.336 inwoners geteld. Apeldoorn telde per 1 januari 2017 160.053 inwoners. De bevolking van Amersfoort is in de periode 2013-2017 met circa 5.000 personen gegroeid. In de periode 2013-2016 bedroeg de bevolkingsgroei van gemeente Apeldoorn circa 2.500 personen. De bevolkingsgroei van Amersfoort wordt bepaald door zowel een natuurlijke groei en een positief vestigingssaldo. De bevolkingsgroei van Apeldoorn wordt bepaald door het vestigingssaldo<sup>1</sup>.



**Figuur 1** Ontwikkeling van het vestigingsoverschot in FoodValley (Bron: vastgoedmonitor FoodValley 2017/CBS statline 2017).

<sup>1</sup> Amersfoortincijfers.nl en Apeldoornincijfers.nl



## 2.2 Trends en prognoses

### 2.2.1 Trends

#### *Ontgroening en vergrijzing*

De Nederlandse bevolkingsgroei is vooral het gevolg van de stijgende levensverwachting. De ontgroening van Nederland zal aanhouden tot 2020. Dan heeft de leeftijdscategorie 0-19 jaar een omvang van 3,7% van het totaal, ruwweg 5% minder dan nu het geval is. Na 2025 zal weer een tijdelijke toename van het aantal jongeren volgen als gevolg van de hogere geboorteaantallen rond de millenniumwisseling.

Het percentage 65-plussers in de totale bevolking steeg in de periode 1990-2011 van 12,8% naar 15,6%. Deze ontwikkeling ging gepaard met een stijging van de levensverwachting van 65-plussers. Deze trend zal doorzetten in de toekomst, wanneer (nog weer) verbeterde medische technieken beschikbaar worden.

Door een relatief laag geboortecijfer, hoog sterftecijfer en beperkte buitenlandse immigratie is de Gelderse bevolking meer vergrijsd dan de Nederlandse. Vanaf 2014 is de bevolkingsgroei in deze provincie nog maar de helft van de Nederlandse. Vergeleken met de overige Gelderse regio's zal de bevolking van de FoodValley juist relatief sterk toenemen. Deze toename is voornamelijk het gevolg van de relatief jonge bevolkingsopbouw (een relatief hoog geboortecijfer en laag sterftecijfer) en een positief vestigingssaldo.

#### *Meer huishoudens, andere samenstelling*

Een belangrijke trend is de stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens. Het aantal alleenstaanden stijgt wanneer ouderen hun partner verliezen en wanneer stellen scheiden. De verdergaande individualisering draagt ook bij aan de stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens.

Zoals we zullen zien zullen bovengenoemde demografische ontwikkelingen ook gelden voor de regio FoodValley en de gemeenten Amersfoort en Apeldoorn.

#### *Werk volgt wonen*

Een belangrijke trend is dat mensen in toenemende mate gaan wonen waar de kwaliteit van de woonomgeving hoog is. Mensen kiezen een woonstad die ze aantrekkelijk vinden. Veelal zijn dat veilige steden, met veel historie en stedelijke voorzieningen (Marlet & Ponds 2012). Daarbij geldt dat steden met een groot en gevarieerd aanbod aan cultuur vooral een grote aantrekkingskracht hebben op hoger opgeleiden en mensen uit de hogere-inkomensgroepen. Opvallend is dat juist die steden het economisch beter doen. Met andere woorden: waar hoogopgeleide werknemers graag willen wonen, groeien bedrijven en vestigen zich nieuwe bedrijven. Voor steden is deze groep hoogopgeleide, creatievelingen daarom interessant.

Volgens de PBL-studie Trends in de regionale economie (2014) is bovenstaande consumer city-trend ook gerelateerd aan de discussie of 'wonen werken volgt, of werken juist het wonen'. In beleidsmatige termen: start regionaal beleid nu met het creëren van werklocaties (en dan komen de mensen vanzelf) of met het creëren van woonlocaties (en dan komen de bedrijven vanzelf)?

In het licht van het belang van consumer city-argumenten volgt werken steeds vaker het wonen. Maar wel verdient deze trend nuancering. De patronen voor woon-werkdynamiek in Nederland verschillen namelijk naar werkgelegenheidssector, naar gemeenten met en zonder Vinex bouwopgave en per landsdeel. Dat betekent tegelijkertijd dat niet voor iedere regio of iedere gemeente eenzelfde beleid vruchtbaar is. Het is vooral de verzorgende werkgelegenheid (overheid, scholen en detailhandel) die de bevolking volgt. Dit geldt minder voor de stuwende en waarde toevoegende sectoren (industrie, distributie & handel en zakelijke dienstverlening). Verder geven de onderzoekers aan dat Vinex gemeenten de trend domineren. In niet-Vinex gemeenten (waaronder de gemeenten in de FoodValley) wordt de bevolking juist aangetrokken door de toename van werkgelegenheid in de verzorgende en de zakelijke dienstverlening. Hier geldt dus dat wonen werken volgt. En in tot slot geldt het adagium 'werken volgt wonen' op landsdeelniveau eigenlijk alleen voor de Randstad. Vooral bij Randstedelijke gemeenten leidt de aanleg van woningbouwlocaties tot extra werkgelegenheid.

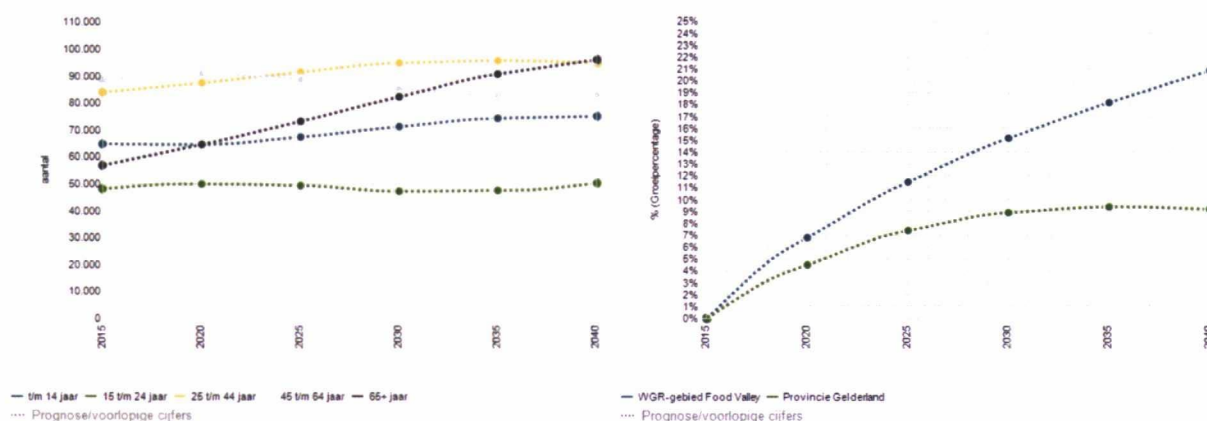
## 2.2.2 Prognoses

In Nederland worden twee modellen gebruikt voor het maken van prognoses; Pearl en Primos. Deze modellen gebruiken verschillende methoden om de ontwikkeling van de bevolking en huishoudens op regionaal/lokaal te schatten. Beide modellen gebruiken de nationale bevolkings- en huishoudensprognoses van het CBS.

### Prognoses regio FoodValley

In de periode 2015-2040 zal de bevolking in de regio FoodValley toenemen van 342.810 personen naar 399.492 personen. Daarnaast zal er sprake zijn van een verdere vergrijzing en ontgroening van de bevolking. Tot 2020 is, bijvoorbeeld, de bevolkingsgroep t/m 14 jaar de enige groep die niet groeit, terwijl het aantal 65+'ers het sterkst stijgt. De bevolkingsprognose laat tot 2040 een sterke toename in het aantal 65-plussers tot 2040 zien.

Vergrijzing, echtscheiding en de keuze om alleen te blijven wonen dragen bij aan de trend van individualisering van de maatschappij. Als gevolg van deze individualisering zal het aantal huishoudens in Nederland en de gemeenten in het studiegebied toenemen. De groei van het aantal huishoudens in Regio FoodValley is naar verwachting hoger dan het Gelderse gemiddelde.



Figuur 2 (links) Prognose bevolking naar leeftijd WGR-gebied FoodValley 2015-2040. Bron: Gelders Statistisch Zakboek. Figuur 3 (rechts) Prognose groei aantal particuliere huishoudens 2015-2040 (groeipercentage t.o.v. 2015) Bron: Gelders Statistisch Zakboek.

### Prognoses Amersfoort en Apeldoorn

De uitkomsten van de Pearl en de Primos prognose verschillen in de prognose van de toekomstige verdeling van de bevolking over de gemeenten van Nederland. Voor gemeente Amersfoort is de prognose voor 2040 een groei naar 171.900 inwoners. Hier is het aandeel van de natuurlijke aanwas in de totale bevolkingsgroei de afgelopen jaren hoog geweest (75%), en in de verschillende scenario's voor 2040 blijft dit een substantieel deel van de groei uitmaken.<sup>2</sup>

De Primos prognose laat voor Apeldoorn een krimp naar ongeveer 156.000 inwoners in 2040 zien, terwijl de Pearl prognose een groei naar ongeveer 165.000 inwoners in 2040 laat zien. Waar de Primos prognose voor de gemeente Apeldoorn uitgaat van een binnenlands emigratiesaldo (uitstroom uit de gemeente) tot 2040, gaat de Pearl prognose juist uit van een binnenlands immigratiesaldo (instroom naar de gemeente) tot 2040. Beide prognoses laten voor de gemeente Apeldoorn vanaf 2025/2030 een negatieve natuurlijke aanwas zien.

<sup>2</sup> Bron: O&S juli 2017 (Amersfoort in Cijfers).



## 2.3 Opgaven

De hierboven beschreven regionale demografische ontwikkelingen hebben vooral gevolgen voor de regionale woningmarkt. Zoals in Gebiedsagenda Oost-Nederland 2013 kenbaar gemaakt, zijn wonen en de woningmarkt kernthema's voor de regio. Hieronder valt het afstemming van de ontwikkelingen op de woningmarkt.

### Woningbouwopgave

De Primos prognose voor FoodValley laat een groei van de bevolking en het aantal woningen zien. Dit is vertaald in een behoefte aan woningen. De kwantitatieve woningbouwopgave in de periode 2015-2025 is voor de regio vastgesteld op 14.500 woningen. De gemeenten in de FoodValley hebben afspraken gemaakt over de invulling van deze opgave. De verdeling over de gemeenten is weergegeven in tabel 1. De afgelopen tien jaar bedroeg de gemiddelde jaarproductie 1.500 woningen (Vastgoedmonitor FoodValley 2017).

| Gemeente      | Woningopgave 2015-2025 |
|---------------|------------------------|
| Barneveld     | 3.500                  |
| Ede           | 4.000                  |
| Nijkerk       | 2.000                  |
| Renswoude     | 50                     |
| Rhenen        | 350                    |
| Scherpenzeel  | 500                    |
| Veenendaal    | 2.500                  |
| Wageningen    | 1.600                  |
| <b>Totaal</b> | <b>14.500</b>          |

Tabel 1 Kwantitatieve Opgave Wonen FoodValley 2015 t/m 2024.

In Apeldoorn is er maximaal voor 3.500 woningen aan harde plancapaciteit in de periode 2015 t/m 2024. Woningmarktonderzoek laat zien dat er in Apeldoorn voor 2016 tot en met 2018 een extra vraag naar woningbouw bestaat. Het college van B&W besloot daarom in deze periode 600 woningen extra toe te voegen aan het lopende programma.

De Provincie Utrecht heeft in de Provinciale Structuurvisie 2013 - 2028 (PRS) een woningbouwprogramma opgenomen van 68.175 woningen in de periode tot en met 2028, waarvan 16.480 woningen in de regio Amersfoort. In 2015 bedroeg het restant binnen het programma voor de regio Amersfoort 15.138 woningen. Samengevat hebben de gemeenten in het studiegebied (FoodValley, Amersfoort en Apeldoorn) als gevolg van diverse demografische ontwikkelingen een aanzienlijke woningbouwopgave voor de periode 2015-2025.

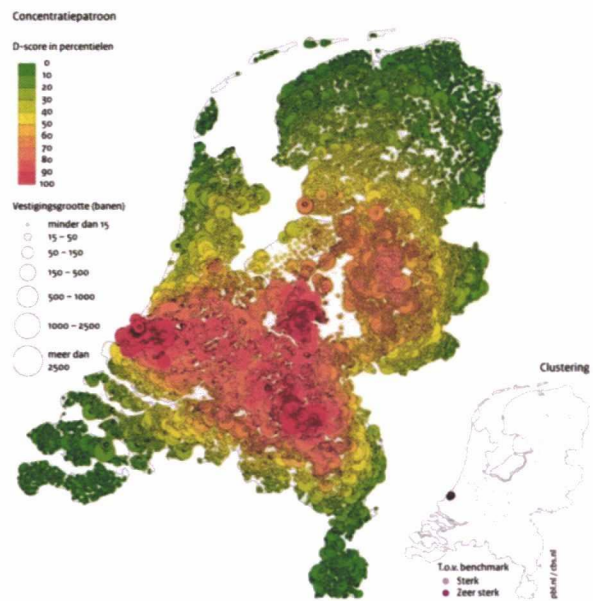


### 3 ECONOMIE

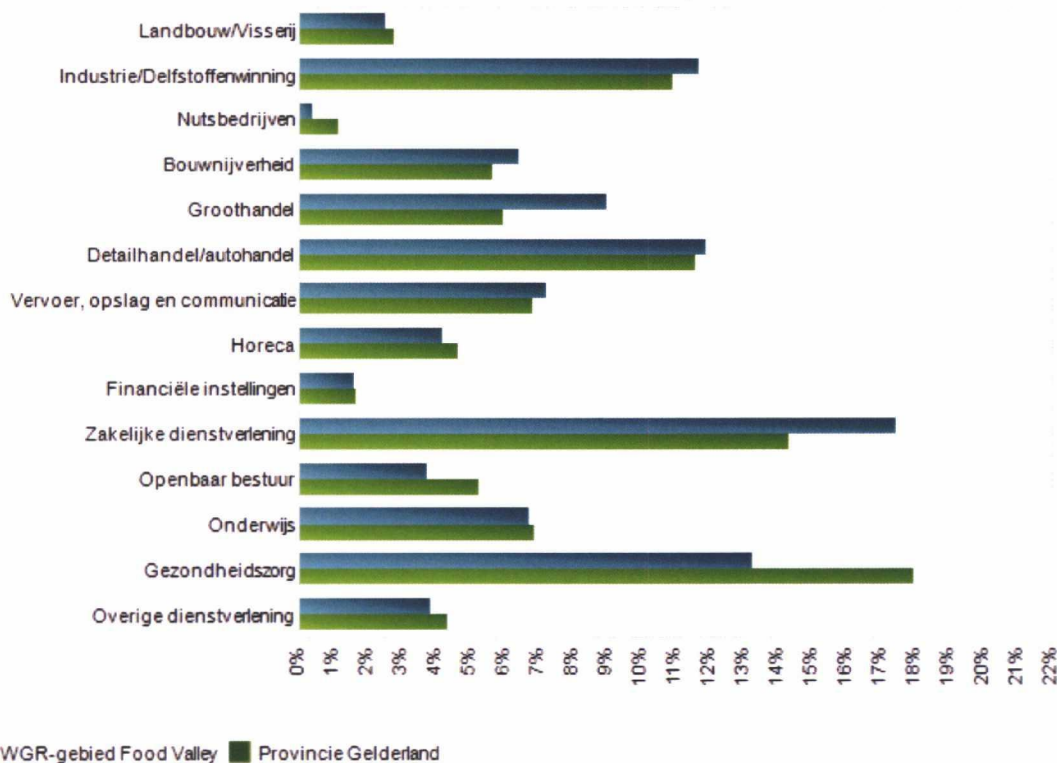
#### 3.1 Huidige situatie

FoodValley is gespecialiseerd in Agro & Food, en behoort met het Westland (Zuid-Holland) en de Peel (Noord-Brabant) tot de drie belangrijkste kerngebieden van deze sector (zie Figuur 4). Daarbij bevindt de grootste concentratie kennisinstellingen op het gebied van Agro & Food zich in de Regio FoodValley (MIRT Onderzoek FoodValley 2013).

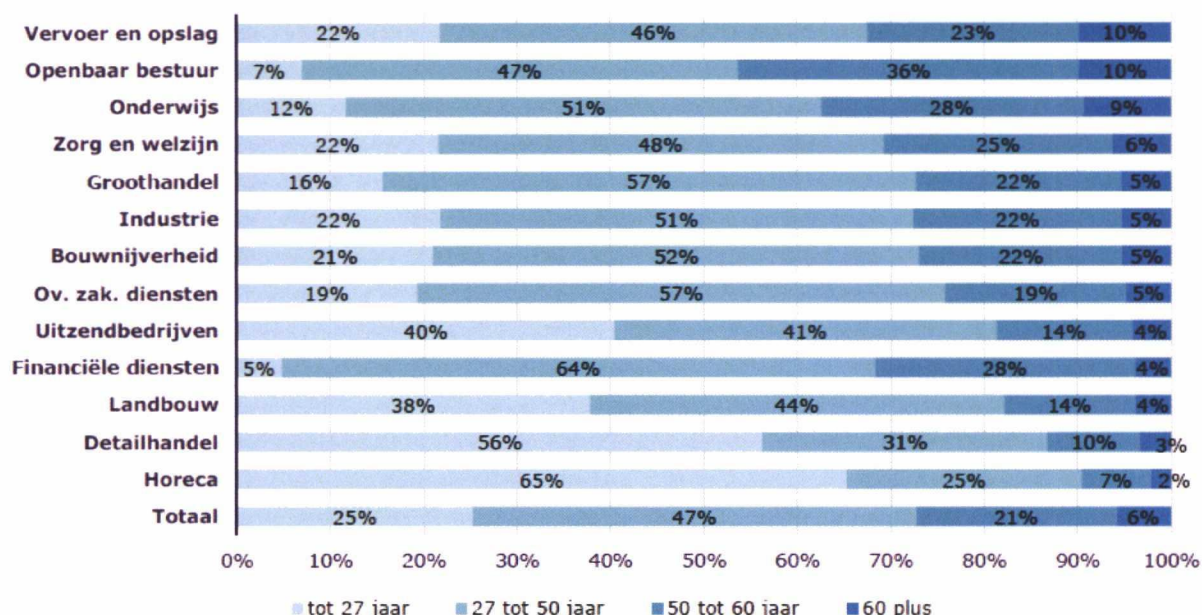
De sectoren met het grootste aandeel banen (zie Figuur 5) in FoodValley zijn het agro-complex (13,4%), de transport- en logistieke sector (12,5%), de maakindustrie (11,7%), het health/medisch cluster (11,2%) en het food cluster (10,6%). De werkgelegenheidsontwikkeling in de Regio FoodValley lag in 2016 met een jaarlijkse groei van 1,6% boven het Gelders gemiddelde van 0,5%. Dit was de hoogste groei sinds 2008. Het aantal banen in de regio is in 2016 boven het niveau van vóór de crisis uitgestegen naar 169.520. Openbaar bestuur, onderwijs en de financiële dienstensector zijn de sterkst vergrijnde sectoren in FoodValley. Deze beslaan slechts een beperkt deel van de werkgelegenheid in de regio.



Figuur 4. Ruimtelijke spreiding van de Agro & Food sector volgens CPB/PBL, 2011 Bron: Raspe et al., 2012b, p. 32



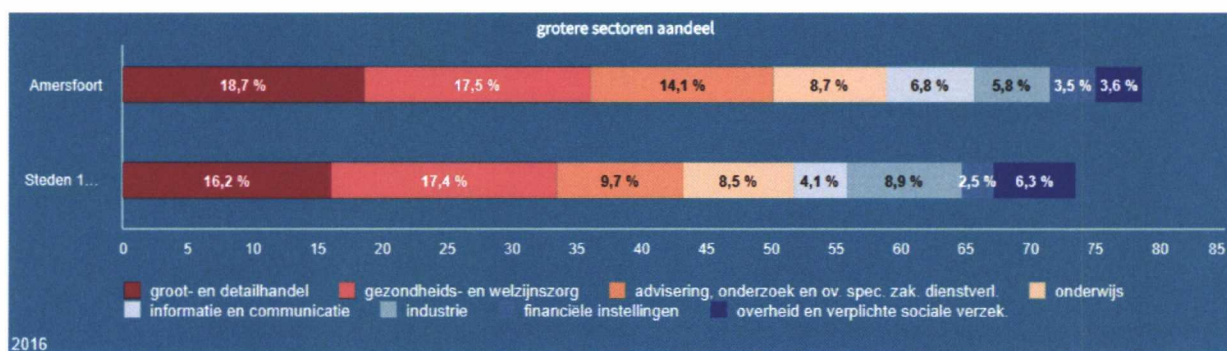
Figuur 5 Banen per SBI Sectie (% , 2016) Bron: Prov. GD, Bureau Economisch Onderzoek / Provinciale Werkgelegenheid Enquête Gelderland / Lisa.



Figuur 6. Banen van werknemers naar leeftijdsklasse en sector in FoodValley, december 2016  
(Bron: Regio in beeld, oktober 2017 UWV).

Twee derde van de banen in de Regio FoodValley wordt ingevuld door inwoners van de regio zelf (drie kwart van de lokale beroepsbevolking). De inkomende pendel (ca. 41.000 personen) is vooral afkomstig uit Utrecht (14.000), Arnhem-Nijmegen (10.400) en de Noord-Veluwe (4.800). Bijna 27.000 personen werken buiten de regio, vooral in Utrecht (14.000) (Bron: Regiorapport FoodValley 2013, PWS Pendel 2010).

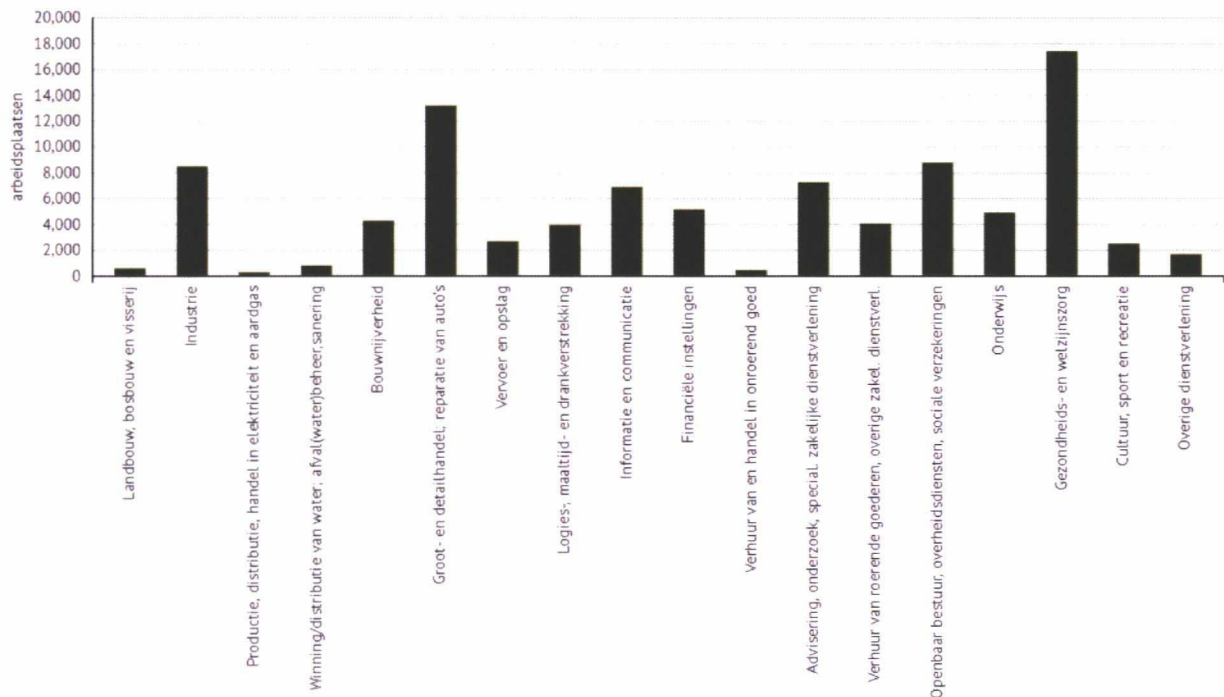
In de gemeente Amersfoort zijn de grootste sectoren de groot- en detailhandel (18,7% van het aantal banen, 15.455 banen in de sector), de gezondheids- en welzijnszorg (aandeel 17,5%, 14.460 banen) en advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening (aandeel 14,1%, 11.640 banen). Het aandeel van deze laatste categorie is in Amersfoort aanmerkelijk groter dan in andere Nederlandse steden met 100.000 tot 300.000 inwoners (Figuur 7).



Figuur 7. Grotere sectoren aandeel werkgelegenheid in Amersfoort, 2016. Bron: amersfoortincijfers.nl.

In Apeldoorn zijn de grootste sectoren de gezondheids- en welzijnszorg (17.371 banen), de groot- en detailhandel (13.151 banen), het openbaar bestuur (8.754 banen) en de industrie (8.465 banen), zie ook Figuur 8.





Figuur 8. Arbeidsplaatsen Apeldoorn in 2016. Bron: apeldoorn.buurtmonitor.nl.

Het werkloosheidspercentage van de Regio FoodValley daalt sinds 2015 en lag in 2016 op 5,5%, lager dan het landelijke gemiddelde van 6,0%. De afgelopen jaren is ook het aantal vacatures ten opzichte van de werkzoekenden weer toegenomen. Waar er in 2013 in Nederland nog zo'n 0,3 vacatures per werkzoekende waren, is dat inmiddels weer opgelopen naar ruim 1. FoodValley en Amersfoort zagen vrijwel dezelfde ontwikkeling maar hadden in 2016 per werkzoekende allebei iets meer openstaande vacatures dan in Nederland in het totaal en doen het qua werkgelegenheid dus beter (zie Figuur 9).



Figuur 9. Openstaande vacatures ten opzichte van de werkzoekenden (bron: Utrecht+ Economisch Beeld).

## 3.2 Trends en prognoses

### 3.2.1 Trends

Op economisch gebied zijn er in de regio twee trends die van belang zijn voor dit MIRT-Onderzoek: de ontwikkeling tot kenniseconomie en de 'war for talent'.

De Nederlandse economie heeft zich ontwikkeld tot kenniseconomie, waarin de dienstensector enorm is gegroeid. De kenniseconomie karakteriseert zich als een economie waarin de productie van goederen en het verlenen van diensten steunen op de hoogontwikkelde cognitieve en sociale vaardigheden van de beroepsbevolking. Dit resulteert in een toenemende vraag naar een hoopopgeleide beroepsbevolking.

De 'war for talent' is een hypothese waarbij het door schaarste op de arbeidsmarkt vechten wordt voor bedrijven om de juiste talenten aan zich te binden. Verschillende studies trekken echter verschillende conclusies en momenteel is de teneur dat deze ontwikkeling in Nederland nog even zal uitblijven. Wel blijkt uit alle onderzoeken, dat in de toekomst het gevecht om de juiste medewerker wel degelijk aan de orde zal zijn. Deze gaat vooral over twee categorieën van werknemers: de vakman die een echt ambacht heeft geleerd, bijvoorbeeld in de techniek, en de hoogopgeleiden. McKinsey (2013) heeft becijferd dat het tekort bij de hoogopgeleiden rond 2020 wereldwijd is, bij de vakmensen iets minder. De pijn zit hem bij werknemers die routinematig werk doen. Dit soort werk verdwijnt snel door automatisering en medialisering (onlinediensten). In de Nederlandse financiële sector hebben in het laatste decennium ongeveer 60.000

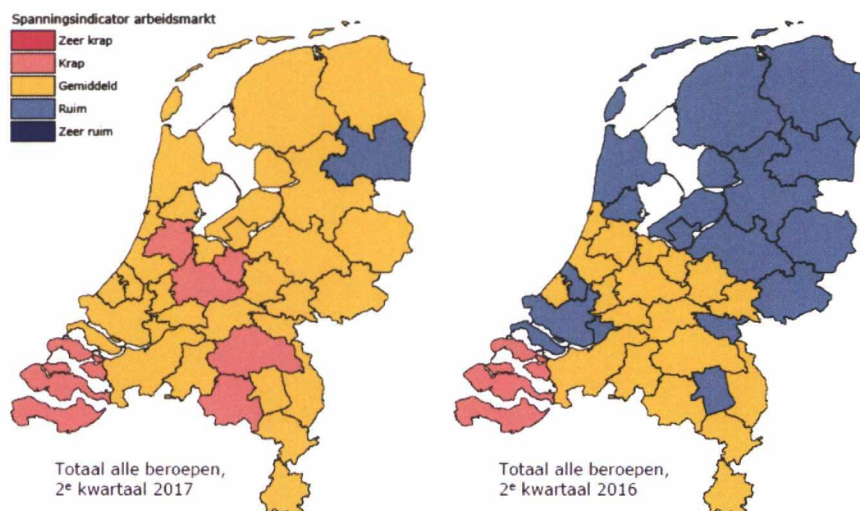


mensen hun baan verloren en het einde is nog niet in zicht. In die middengroep is er in 2020 een overschot van 11 procent wereldwijd, aldus de berekeningen van McKinsey.

De 'war for talent' speelt zich niet alleen af op het niveau van individuele bedrijven, maar ook op stedelijk niveau. De samenstelling van de bevolking en (potentiële) werknemers spelen een belangrijke rol in de *human capital* theorie. Steden en gemeenten waar relatief veel hoogopgeleide mensen wonen en werken doen het economisch beter. Een hoogopgeleide bevolking is productiever dan gemiddeld, besteedt (mede dankzij een hoger inkomen) vaak meer bij lokale bedrijven en is eerder geneigd om een eigen bedrijf te starten.

De arbeidsmarkt krijgt in toenemende mate een flexibel karakter: steeds meer uitzendwerk, tijdelijke contracten en kleine zelfstandigen (zzp). De grote stijging van het aantal zzp'ers is tekenend voor deze ontwikkeling. De flexibilisering van de arbeidsmarkt heeft tot gevolg dat het minder gebruikelijk is dat mensen hun gehele werkzame leven aan één organisatie gebonden blijven. Hierbij speelt het streven naar afwisseling, keuzevrijheid, kwaliteit van werken en eigen baas zijn ook een rol. Deze verschuiving naar een nieuwe manier van werken kan leiden tot ander woon- en reisgedrag. De aantrekkelijkheid van een woonplaats zal bijvoorbeeld in toenemende mate afhangen van het voorzieningenaanbod.

Figuur 10 toont de verhouding tussen openstaande vacatures en kortdurend werkzoekenden. Bij een ruime arbeidsmarkt, zijn er veel werkzoekenden en weinig vacatures, terwijl er bij een krappe arbeidsmarkt weinig werkzoekenden en veel vacatures zijn. In het afgelopen jaar veranderde de arbeidsmarkt in de regio Amersfoort van een gemiddelde naar een krappe arbeidsmarkt. Dit betekent dat de vraag naar personeel groter is dan het aanbod van werkzoekenden. De regio FoodValley valt in deze laatste categorie.



Figuur 10. Spanning arbeidsmarkt (Bron: UWV).

### 3.2.2 Prognoses

De belangrijkste bron met betrekking tot de economische ontwikkeling van de FoodValley is de Provinciale Economische Verkenning 2016-2020. Deze studie is opgesteld door het Bureau Economisch Onderzoek van de Provincie Gelderland. Voor Amersfoort zijn geen prognoses bekend, maar het onderzoek Utrecht+ Economisch Beeld van september 2017 bevat relevante cijfers over de economische ontwikkeling in Amersfoort. Uit het onderzoek Utrecht+ Economisch Beeld is op te maken dat er een toenemende spanning is op de arbeidsmarkt door een toenemende vraag naar hoger opgeleiden. Voor middelbaar en lager opgeleiden neemt de werkgelegenheid af in de commerciële dienstsector (ICT, financiële en specialistische zakelijke diensten). Zoals uit Tabel 2 blijkt, daalt de werkloosheid tussen 2015 en 2020 verder. Het percentage werkloosheid en aantal werkloze personen is in de Regio FoodValley lager dan in het WGR-gebied Apeldoorn<sup>3</sup>. De werkgelegenheid groeit in WGR-Apeldoorn in de periode 2016-2020 per jaar 0,7%, in de Regio FoodValley is dat 1,0% groei per jaar.

<sup>3</sup> WGR-gebied Apeldoorn, ofwel de Stedendriehoek, bestaat uit Epe, Apeldoorn, Brummen, Voorst, Zutphen, Warnsveld, Gorssel, Deventer, Bathmen, Diepenveen, Olst, Lochem en Vorden.

|                                             | WGR-gebied Apeldoorn | Regio FoodValley |
|---------------------------------------------|----------------------|------------------|
| Bevolking 2015 (x 1.000)                    | 414                  | 343              |
| Bevolkingsgroei in % p/j 2009/2015          | 0,1                  | 0,6              |
| Bevolkingsgroei in % p/j 2016/2020          | 0,2                  | 0,6              |
| Beroepsbevolking 2015 (x 1.000)             | 218                  | 181              |
| Groei beroepsbevolking in % p/j 2009/2015   | 0,2                  | 0,6              |
| Groei beroepsbevolking in % p/j 2016/2020   | 0,5                  | 0,8              |
| Werkgelegenheid 2015 (x 1.000)              | 209                  | 167              |
| Werkgelegenheidsgroei in % p/j 2009/2015    | -0,6                 | 0,2              |
| Werkgelegenheidsgroei in % p/j 2016/2020    | 0,7                  | 1,0              |
| Werkloosheid aantal personen (x 1.000) 2008 | 7,9                  | 5,8              |
| Werkloosheid aantal personen (x 1.000) 2015 | 15,0                 | 11,0             |
| Werkloosheid aantal personen (x 1.000) 2020 | 13,9                 | 10,0             |
| Werkloosheidspercentage 2008                | 3,7                  | 3,3              |
| Werkloosheidspercentage 2015                | 6,9                  | 6,1              |
| Werkloosheidspercentage 2020                | 6,2                  | 5,3              |

Tabel 2 Kerngegevens middellange termijn voor het WGR-gebied Apeldoorn en de Regio FoodValley

| Sectoren                             | WGR FoodValley |                                                            | WGR Stedendriehoek (Apeldoorn) |                                                            |
|--------------------------------------|----------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------|
|                                      | Stand 2020     | Gemiddelde jaarlijkse groei in % voor de periode 2016-2020 | Stand 2020                     | Gemiddelde jaarlijkse groei in % voor de periode 2016-2020 |
| Landbouw                             | 4.000          | - 1,4                                                      | 4.800                          | -1,5                                                       |
| Industrie (incl. nutsbedrijven)      | 18.300         | - 0,7                                                      | 23.900                         | -0,8                                                       |
| Bouwnijverheid                       | 11.500         | 2,1                                                        | 9.500                          | 1,7                                                        |
| Handel                               | 35.200         | 0,9                                                        | 34.900                         | 0,6                                                        |
| Vervoer en opslag                    | 7.100          | 1,1                                                        | 5.700                          | 0,7                                                        |
| Horeca                               | 6.800          | 0,8                                                        | 9.600                          | 0,6                                                        |
| Informatie en communicatie           | 6.300          | 1,6                                                        | 6.400                          | 1,5                                                        |
| Financiële dienstverlening           | 2.300          | -3,0                                                       | 5.800                          | -2,5                                                       |
| Specialistische zakelijke diensten   | 20.600         | 2,6                                                        | 22.500                         | 2,6                                                        |
| Overige zakelijke diensten           | 14.000         | 2,3                                                        | 17.300                         | 1,9                                                        |
| Overheid                             | 6.000          | -0,5                                                       | 14.700                         | -0,2                                                       |
| Onderwijs                            | 13.00          | 0,7                                                        | 12.200                         | 0,7                                                        |
| Gezondheids- en welzijnszorg         | 23.500         | 1,4                                                        | 40.300                         | 1,1                                                        |
| Cultuur, sport en recreatie          | 3.200          | 2,1                                                        | 5.000                          | 2,0                                                        |
| Overige dienstverlening              | 3.800          | 1,0                                                        | 4.500                          | 0,8                                                        |
| <b>Alle economische activiteiten</b> | <b>175.600</b> | <b>1,0</b>                                                 | <b>217.000</b>                 | <b>0,7</b>                                                 |

Tabel 3 WGR FoodValley en Apeldoorn stand in banen 2020 en gemiddelde jaarlijkse groei (bron: Provinciale Economische Verkenning Gelderland, 2016).



De beroepsbevolking in FoodValley groeit van 173.500 personen in 2016 naar 177.000 personen in 2018.

Naast de groei van beroepsbevolking is er ook een groei zichtbaar in het merendeel van de sectoren. De sector die het meest groeit, in zowel de Regio FoodValley als WGR-regio Apeldoorn, is de sector specialistische zakelijke diensten (+2,6%). Daarna volgt de sector overige zakelijke diensten voor de regio FoodValley (+2,3%) en de sector cultuur, sport en recreatie voor de regio Apeldoorn (+2,0%). Hoewel de groei per sector het grootst is in de FoodValley, zijn er geen grote verschillen tussen FoodValley en regio Apeldoorn. Zo is ook de sector die het meest krimpt voor beide regio's gelijk, namelijk de financiële dienstverlening, in beide regio's gevolgd door landbouw. De cijfers zijn terug te vinden in Tabel 3.

### **3.3 Opgaven**

In lijn met de ontwikkeling van de kenniseconomie, groeit de vraag naar hoogopgeleiden (of specifieker, mensen met hoog innovatief vermogen en autonomie) sterker dan ooit. Ook zullen er minder vakmensen met een ambacht (bijvoorbeeld in de techniek) beschikbaar zijn. Als gevolg hiervan ondervindt FoodValley concurrentie op de arbeidsmarkt voor hoge opgeleiden en voor vakmensen van instellingen en bedrijven uit andere regio's. De regio staat daarom voor de opgave om de mensen te binden en het aantrekkelijk voor hen te maken in de regio te werken. Dit is met name van belang voor potentieel personeel in de specialistische zakelijke dienstenverlening, gezien het feit dat dit de snelst groeiende sector is in de regio.

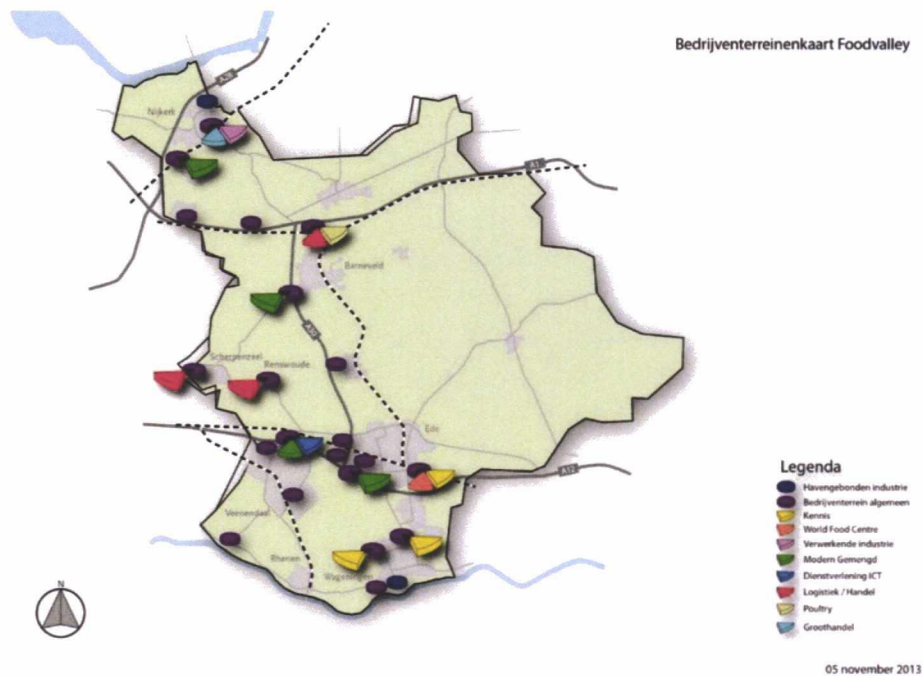


## 4 RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Dit hoofdstuk richt zich alleen op de huidige situatie en de opgaven die daaruit voortkomen. Er zijn geen prognoses voor ruimtelijke ontwikkeling.

### 4.1 Huidige situatie

De werklocaties in FoodValley liggen hoofdzakelijk langs de snelwegen A28, A1, A30 en A12. In Figuur 11 zijn de bedrijventerreinen en aanwezige sectoren weergegeven. De regio kent twee havengebonden bedrijventerreinen bij Nijkerk en bij Wageningen. Direct aan het knooppunt A1/A30 ligt bedrijventerrein Harselaar, welke wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van sectoren pluimvee en logistiek/handel.



Figuur 11. Bedrijventerreinenkaart FoodValley.

In relatie tot werklocaties zijn er twee belangrijke regionale ontwikkelingen te zien in de Regio FoodValley. Ten eerste wordt er, door een groeiende groep zelfstandigen en ondernemers, in toenemende mate op informele locaties gewerkt, buiten bedrijventerreinen en kantoorpanden. De tweede ontwikkeling is dat het aanbod van kantoren en bedrijfsruimten, alsook de leegstand, in de periode 2013-2016 verder gegroeid is.

#### Bedrijventerreinen

In de Regio FoodValley is totale areaal bedrijventerreinen in 2017 1.420 ha, waarvan 185,8 ha (13,1%) beschikbaar is als aanbod. In de Visie Werklocaties FoodValley 2017-2025 zijn afspraken gemaakt over de programmering, monitoring en (daaraan gekoppelde) handelingsperspectieven bij dit aanbod. Het onherroepelijk vastgestelde aanbod (vastgesteld in bestemmingsplannen) bedraagt 134,2 ha, waarvan 69,6 ha direct uitgeefbaar is en 64,6 ha niet direct uitgeefbaar. De regionaal afgesproken verdeling van het aanbod over de gemeenten is weergegeven in Tabel 4. Alle plannen in de categorie 'overig' worden pas ontwikkeld als er sprake is van onderbouwde en actuele urgentie en een aantoonbare behoefte.

| Gemeente            | Onherroepelijk aanbod                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 'Overig' (in procedure op basis van urgentie en regionaal overleg)                                                                                                                                                                                    |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Barneveld</b>    | Regionaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Harselaar Zuid 1a (19 ha)</li> <li>Harselaar Oost Driehoek (19,8 ha)</li> <li>Harselaar West-west (2,2 ha)</li> </ul> Lokaal <ul style="list-style-type: none"> <li>De Briellaard uitbreiding (1,8 ha)</li> <li>Bedrijventerrein Puurveen (0,6 ha)</li> </ul> | Regionaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Harselaar Zuid 1b (20 ha)</li> </ul> Lokaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Voorthuizen</li> <li>Uitbreiding Stroe</li> </ul>                                                                 |
| <b>Ede</b>          | Regionaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Klomp Oost (22 ha)</li> <li>BT A12 (19 ha)</li> <li>Bedrijvenpark De Vallei (3,8 ha)</li> </ul> Lokaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Het Laar (3,4 ha)</li> </ul>                                                                                    | Regionaal <ul style="list-style-type: none"> <li>WFC (fase 1) (6 ha)</li> </ul> Lokaal <ul style="list-style-type: none"> <li>De Stroet Uitbreiding (6,5 ha)</li> <li>Harskamp Uitbreiding (3,6 ha)</li> <li>Uitbreiding Ederveen (1,5 ha)</li> </ul> |
| <b>Nijkerk</b>      | Regionaal <ul style="list-style-type: none"> <li>De Flier (21,8 ha)</li> <li>Smidspol (3,2 ha)</li> <li>Arkerpoort (2,2 ha)</li> </ul> Lokaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Uitbreiding Horstbeek (1,1 ha)</li> </ul>                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Renswoude</b>    | Lokaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Groot Overeem (0,8 ha)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                | Lokaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Uitbreiding Groot Overeem (3,5 ha)</li> </ul>                                                                                                                                                           |
| <b>Rhenen</b>       | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Lokaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Lokaal BT</li> </ul>                                                                                                                                                                                    |
| <b>Scherpenzeel</b> | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Lokaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Uitbreiding 't Zwarte Land</li> </ul>                                                                                                                                                                   |
| <b>Veenendaal</b>   | Regionaal <ul style="list-style-type: none"> <li>De Batterijen (3 ha)</li> <li>De Vendel (1,1 ha)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Wageningen</b>   | Regionaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Wageningen Campus (1 ha)</li> <li>Nudepark 2, fase 1 (6 ha)</li> <li>BSPW Kortenoord (4,8 ha)</li> <li>Haven (0,7 ha)</li> </ul>                                                                                                                              | Regionaal <ul style="list-style-type: none"> <li>Wageningen Campus (2,8 ha)</li> <li>Nudepark 2, fase 2 (6 ha)</li> <li>Uitbreiding Wageningen Campus</li> </ul>                                                                                      |

Tabel 4 Aanbod areaal bedrijventerreinen in de regio FoodValley.

| Doelgroepen                                 | Behoefte                                                | Geschikt aanbod (onherroepelijk of bijna onherroepelijk)                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Productie</b>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>15 ha</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>De Flier (21,8 ha)</li> <li>Harselaar Zuid 1a (19 ha)</li> <li>BT A12 (19 ha)</li> <li>Nudepark 2 (6 ha)</li> <li>De Klomp Oost (22 ha)</li> </ul> |
| <b>Logistiek, (groot) handel, transport</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>74 ha</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>De Flier (21,8 ha)</li> <li>Harselaar Zuid 1a (19 ha)</li> <li>BT A12 (19 ha)</li> <li>Nudepark 2 (6 ha)</li> <li>De Klomp Oost (22 ha)</li> </ul> |
| <b>Dienstverlening/ICT/ Kennis</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>25 ha</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>BSPW Kortenoord (4,8 ha)</li> <li>De Batterijen (3 ha)</li> <li>BP De Vallei (3,8 ha)</li> <li>Wageningen Campus (1 ha)</li> </ul>                 |

Tabel 5 Gesegmenteerde behoefte en aanbod werklocaties in FoodValley tot 2025.



De gesegmenteerde behoefte en het geschikt aanbod is weergegeven in Tabel 5. De confrontatie van behoefte en aanbod per segment laat een overaanbod zien binnen de segmenten 'Productie' en 'Logistiek' en een tekort in aanbod binnen het segment 'Dienstverlening/ICT/Kennis'.

Gezien de kwaliteit van het aanbod kan deze niet 1-op-1 tegenover de vraag worden gezet. De Visie Werklocaties FoodValley geeft hier drie redenen voor:

- Een deel van het aanbod is versnipperd over diverse (deels oudere) locaties (10 ha);
- Een deel van het aanbod wordt beschouwd als direct uitgeefbaar aanbod (Harselaar Driehoek), maar wordt tot nu toe niet op de markt gebracht door de particuliere eigenaren;
- Circa 21 ha is gealloceerd voor lokale bedrijven (op verschillende locaties).

### Kantoren

De voorraad kantoorruimte in de regio bedraagt 851.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak, waarvan begin 2016 circa 12% leeg stond (105.000 m<sup>2</sup>). De leegstand varieert fors per gemeente, zoals Figuur 12 laat zien.

| Gemeente          | Voorraad 01-01-2016        | Aanbod (leegstand) 01-01-2016 |              |
|-------------------|----------------------------|-------------------------------|--------------|
|                   | Absoluut (m <sup>2</sup> ) | Absoluut (m <sup>2</sup> )    | Relatief (%) |
| Barneveld*        | 97.880                     | 13.917                        | 14,2 %       |
| Ede**             | 255.710                    | 46.010                        | 18,0 %       |
| Nijkerk***        | 106.295                    | 7.755                         | 7,3 %        |
| Veenendaal****    | 195.580                    | 31.395                        | 16,1 %       |
| Wageningen        | 195.565                    | 6.380                         | 3,3 %        |
| FoodValley Totaal | 851.010                    | 105.457                       | 11,78%       |

\* Bron: gemeente Barneveld

\*\* Aanbod (leegstand) en voorraad kantoren op basis van inventarisatie Bak Property Research & Consultancy, 2016

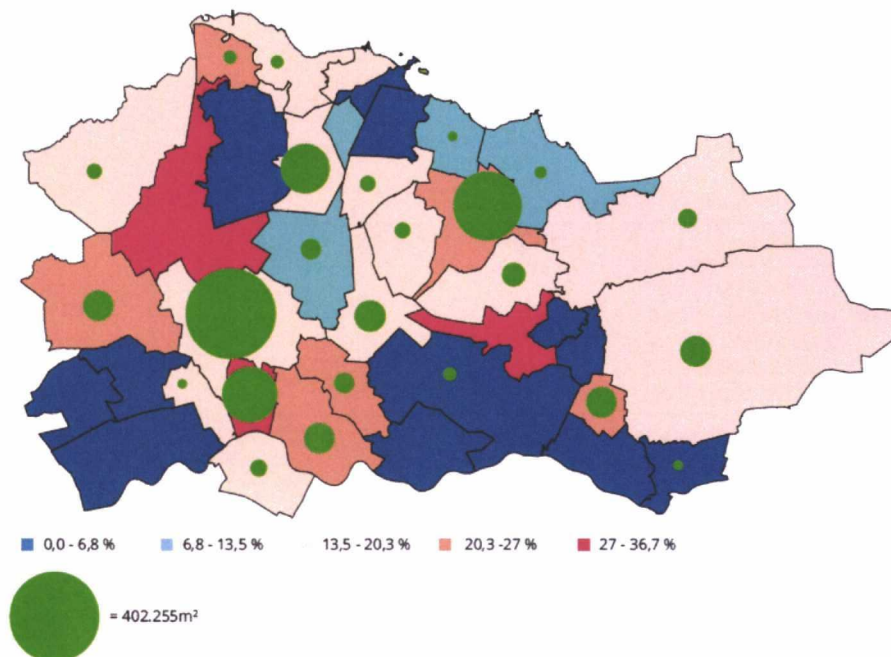
\*\*\* In Nijkerk is Spoorakamp buiten beschouwing gelaten vanwege de focus op maatschappelijke functies

\*\*\*\* Cijfers Veenendaal aangepast naar aanleiding van overleg met BAK(d.d. 01-09-2016)

\*\*\*\*\* Waarvan 99.450 m<sup>2</sup> op Wageningen Campus

Figuur 12. Voorraad en aanbod van kantoren in FoodValley.

In Amersfoort was in 2016 20,3-27% van het totaal percentage verhuurbare kantoorruimten beschikbaar, zoals op te maken uit Figuur 13. In de regio Utrecht+ (inclusief Regio FoodValley) heeft Amersfoort na Utrecht de meeste ha aan leegstand.

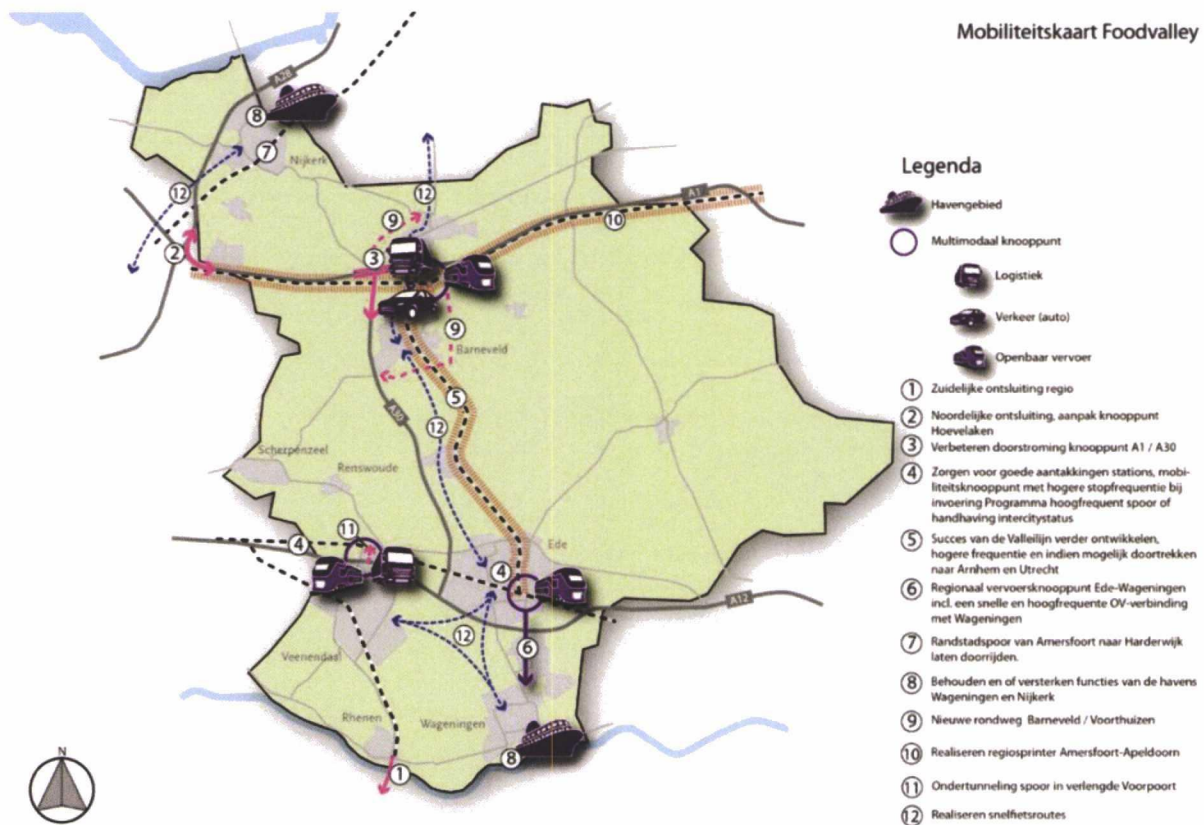


Figuur 13. Leegstand kantoren als percentage van verhuurbare oppervlakte, 2016 (Bron: Utrecht+ Economisch Beeld).

Kenmerkend voor de regio FoodValley is dat een groot deel van de kantorenvorraad op bedrijventerreinen is gelegen. Ook een aanzienlijk deel van de leegstand is daar geconcentreerd. De provincie Gelderland verwacht tot 2020 in FoodValley nog een kleine uitbreidingsvraag van 5.000 m<sup>2</sup> vvo. De vervangingsvraag is nog niet meegenomen in het Gelderse onderzoek.

### Mobiliteit

De mobiliteitskaart (zie Figuur 14) uit de Gebiedsvisie FoodValley laat de belangrijkste infrastructuur en aandachtspunten op het gebied van mobiliteit zien. De kaart laat zien dat de A1/A30 een multimodaal knooppunt is waar logistiek, verkeer en openbaar vervoer samenkomen. De kaart geeft ook de geplande rondweg Barneveld/Voorhuizen aan (nr. 9), en plannen voor een snelfietsroute.



05 november 2013

Figuur 14. Mobiliteitskaart FoodValley (bron: Gebiedsvisie FoodValley).

## 4.2 Opgaven

Hoewel er in 2017 in de Regio FoodValley 185,8 ha van de 1.420 ha bedrijventerreinen beschikbaar is, sluit deze niet goed aan bij de geraamde vraag van 114 ha voor de periode 2017-2025. Deze mismatch komt doordat het aanbod versnipperd is over (deels oudere) locaties, doordat een deel van het aanbod niet op de markt wordt gebracht door de eigenaren en doordat een deel gealloceerd is voor lokale bedrijven. Binnen de segmenten productie en logistiek is een overaanbod, terwijl er te weinig aanbod is voor dienstverlening, ICT en kennis. Voor de kantorenvorraad is de situatie vergelijkbaar. Ook van de kantoren staat een deel leeg dat niet te matchen is op de vraag. De opgave is daarom leegstaande terreinen en kantoren te transformeren zodat ze wel aan de vraag kunnen voldoen.



## 5 BEREIKBAARHEID

### 5.1 Huidige situatie

De bereikbaarheid in het noorden van de regio FoodValley staat onder druk: er is congestie op de snelwegen en het OV zit overvol. In deze paragraaf wordt per modaliteit de huidige situatie beschreven.

#### 5.1.1 Auto- en vrachtverkeer op het hoofdwegennet

##### *A1 en A30 (Rijkswegennet)*

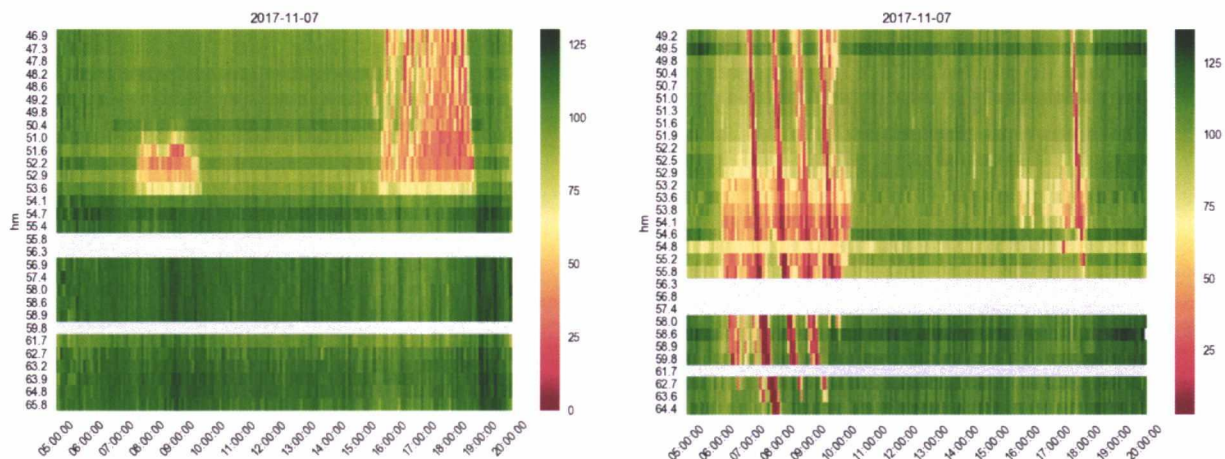
De A1 is een belangrijke schakel in het Nederlandse wegennetwerk en heeft ter hoogte van de aansluiting met de A30 meerdere functies, waaronder<sup>4</sup>:

- Die van oost-westverbinding tussen de Noordelijke Randstad (regio Amsterdam) en de Nederlands-Duitse grens via onder meer Amersfoort, Barneveld, Apeldoorn, Deventer en de regio Twente. Niet alleen voor personenverkeer, maar ook voor vrachtverkeer is het een belangrijke route. Bovendien is de A1 onderdeel van het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T).
- Die van omleidingsroute, in combinatie met de A30, bij verminderde wegcapaciteit op de A50, A12 of A28.
- Die van ontsluiting van het omliggende gebied, waaronder de Amersfoortse regio en de regio FoodValley.

Ook de A30 heeft meerdere functies, waaronder:

- Die van verbinding voor verkeer tussen Amsterdam/Almere/Amersfoort en Arnhem/Nijmegen/A12 richting Duitsland;
- Die van omleidingsroute, bij verminderde wegcapaciteit op de A50, A12 of A28;
- Die van ontsluiting van de regio FoodValley.

Op de aansluiting van de A30 op de A1 worden in toenemende mate problemen met de verkeersafwikkeling ervaren. In de avondspits is er sprake van hinder voor het verkeer vanuit de richting Amersfoort dat richting de A30/Ede wil afbuigen (afslag 15). In de ochtendspits ondervindt ook het verkeer vanaf de A30 naar de A1 richting Amersfoort hinder. Ook in oostelijke richting (Apeldoorn) ontstaan er op de A1 doorstromingsproblemen. Dit leidt tot filevorming en reistijdverlies (zie Figuur 15).



Figuur 15. Gemiddeld verkeersbeeld november 2017 (bron: NDW).

##### *Onderliggend wegennet*

Door de toenemende congestie op de A1 ontstaat sluipverkeer op de routes die parallel aan de A1 lopen. In de ochtend is dit het geval in westelijke richting, in de avondspits in oostelijke richting. De belangrijkste routes waarop sluipverkeer wordt geconstateerd zijn hieronder aangegeven (Figuur 16).

<sup>4</sup> Goudappel Coffeng, 2016.





Figuur 16. Het sluipverkeer veroorzaakt hinder in met name Leusden en Achterveld.

### 5.1.2 Openbaar vervoer: Valleilijn en intercity

In het studiegebied zijn twee treinverbindingen:

- De NS-intercity tussen Apeldoorn en Amersfoort, afwisselend richting Utrecht, Schiphol en Amsterdam Centraal (4x per uur). Deze intercity stopt niet in Barneveld.
- De Valleilijn: Twee Connexxion treinen per uur tussen Barneveld-Zuid en Amersfoort, en twee tussen Ede/Wageningen en Amersfoort. Het traject Barneveld-Zuid-Amersfoort wordt dus 4x per uur bediend.

De punctualiteit van deze beide lijnen is goed: in gemiddeld 90% van de gevallen rijden ze op tijd (bron: [https://prestaties.prorail.nl/reizigersvervoer/cDU174\\_Reizigersvervoer.aspx](https://prestaties.prorail.nl/reizigersvervoer/cDU174_Reizigersvervoer.aspx)). De intercity heeft nog voldoende (rest)capaciteit/zitplaatscapaciteit. De Valleilijn daarentegen is in de spitsen vol, waarbij met name het grote aandeel scholieren/studenten opvalt<sup>5</sup>.

## 5.2 Prognoses

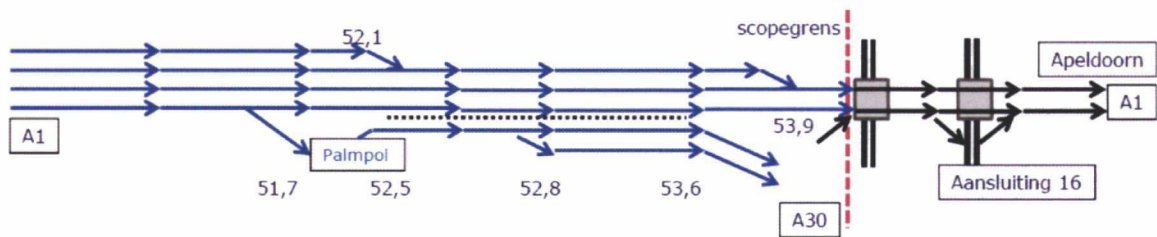
Dit hoofdstuk licht de ontwikkelingen toe die de komende jaren gaan plaatsvinden (vastgesteld beleid).

### *Ontwikkelingen op het wegennet*

Rijkswaterstaat heeft verschillende projecten gepland op het hoofdwegennet. Zo wordt de capaciteit van het knooppunt Hoevelaken plus delen van de aansluitende A1 en A28 vergroot. De scopegrens van dit project ligt aan de oostkant op de aansluiting A1/A30. Door dit project zal op de aansluiting A1/A30 de afstroom van verkeer vanaf de A30/A1 richting Amersfoort verbeteren. Tegelijkertijd zal naar verwachting vanuit Amersfoort (in de richting Apeldoorn/A30) de congestie ten opzichte van de huidige situatie toenemen. Vanaf Hoevelaken tot aan de aansluiting A1/A30 wordt weliswaar een extra strook gerealiseerd, maar deze houdt op de aansluiting A1/A30 op. Dit is weergegeven in Figuur 17.

<sup>5</sup> Valleilijn Connexxion Amersfoort – Ede-Wageningen - Reizigersonderzoek & tellingen, Tussenrapportage OV idee, november 2017.





Figuur 17. Situatie zuidbaan A1 na realisatie project Hoevelaken.

Aan de oostkant van de regio, tussen Apeldoorn-Zuid en Azelo, wordt de A1 verbreed naar 2x3 en deels 2x4 rijstroken. Op het onderliggend wegennet (OWN) wordt een westelijke rondweg rondom Voorthuizen gerealiseerd.

Genoemde ontwikkelingen zijn doorgerekend met het NRM, het nationale verkeersmodel. Uit dit model blijkt dat er vertraging blijft bestaan rondom de A1/A30. In de onderstaande afbeeldingen (Figuur 18 en Figuur 19) is de gemiddelde snelheid in de ochtend- en avondspits weergegeven.



Figuur 18. (Links) snelheid ochtendspits (NRM, 2040 scenario Hoog).

Figuur 19. (Rechts) snelheid avondspits (NRM, 2040 scenario Hoog).

In Figuur 18 en Figuur 19 is te zien dat door de realisatie van het project A1/A28 Hoevelaken de problemen op de noordbaan ter hoogte van de aansluiting richting Amersfoort opgelost zijn (tussen afslag 16 (Voorthuizen) en de aansluiting A1/A30 blijft vertraging bestaan). Op de zuidbaan daarentegen vormt de afrit richting A30 een bottleneck, die vertraging veroorzaakt op de A1.

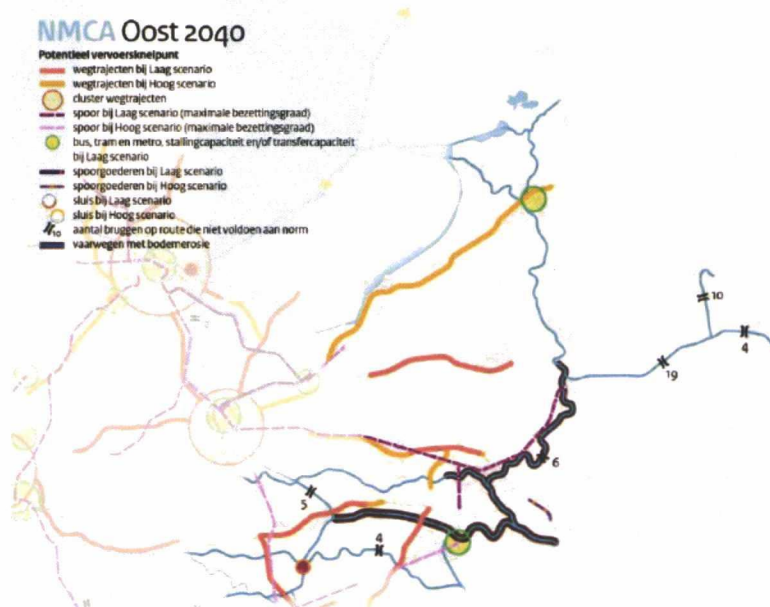
Uit de NRM-berekeningen blijkt verder dat de A1 met name gebruikt wordt voor lange-afstandsverkeer. Figuur 20 toont de herkomst en bestemming van het verkeer dat tussen Hoevelaken en Barneveld op de A1 rijdt. Hoe dikker de lijn, hoe meer verkeer. Hieruit blijkt dat een groot deel van het verkeer zijn herkomst of bestemming ten westen van Amersfoort en ten oosten van Apeldoorn/Ede heeft.



Figuur 20. Herkomst/bestemming van verkeer dat over de A1 tussen Barneveld en Hoevelaken (en vv) rijdt. Hoe dikker de lijn, hoe meer verkeer.

### NMCA

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 (NMCA, d.d. mei 2017) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat brengt potentiële bereikbaarheidsopgaven voor de lange termijn in beeld bij verschillende groeiscenario's. Het gaat hierbij om vervoer over wegen, vaarwegen en spoorwegen en regionaal openbaar vervoer. In de NMCA is gekeken naar zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. De NMCA is één van de bouwstenen voor het signaleren van landelijke en regionale bereikbaarheidsopgaven. In de NMCA komt de A1 tussen de aansluiting A30 en Apeldoorn naar voren als knelpunt, zowel bij het lage als bij het hoge groeiscenario, voor zowel 2030 als 2040. De NMCA-analyse voor 2040 is weergegeven in Figuur 21. De verlieskosten op dit traject worden geschat tussen 12 (lage scenario) en 23 (hoge scenario) miljoen euro per jaar.



Figuur 21. NMCA: vervoersknelpunten in 2040.

### Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Voor wat betreft het openbaar vervoer is de enige ontwikkeling die tussen nu en 2040 wordt onderzocht een frequentieverhoging van de Valleilijn van 2 naar 4x per uur tussen Barneveld en Ede. Gezien de aard, herkomst en bestemming van het autoverkeer op de A1/A30 is de verwachting dat deze frequentieverhoging weinig effect hebben op het totale verkeersbeeld.



### 5.3 Opgaven

Uit de bovenstaande analyse komt duidelijk een bereikbaarheidsprobleem naar boven. Op de aansluiting van de A30 op de A1 worden in toenemende mate problemen met de verkeersafwikkeling ervaren, die met de realisatie van het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken alleen maar zullen toenemen. Doordat de A1 vanaf Hoevelaken tot aan de aansluiting A1/A30 een extra strook krijgt, die op de aansluiting A1/A30 ophoudt, ontstaat een bottleneck die terugslag heeft op de A1. Het gevolg is congestievorming. De opgave is om dit bereikbaarheidsknelpunt aan te pakken. Door de filevorming rond de aansluiting kiezen weggebruikers voor sluiproutes via het onderliggend wegennet. Daarbij zorgt de filevorming ook voor verkeersonveilige situaties, zoals ook uit het volgende hoofdstuk blijkt.

Aangezien de A1 met name gebruikt wordt voor lange-afstandsverkeer, is de opgave de bereikbaarheid van de regio FoodValley te verbeteren en de A1 aantrekkelijk te maken voor zowel lange- afstandsverkeer als bestemmingsverkeer.

Wellicht ligt er ook een opgave voor het openbaar vervoer, hoewel het oplossend vermogen om daarmee druk van de A1/A30 te halen beperkt wordt ingeschat. Zowel NS- als ConneXXion treinen rijden met een hoge punctualiteit. De regionale ConneXXion-treinen zitten in de spits overvol (vooral met scholieren/studenten). De intercitytreinen tussen het oosten en westen stoppen niet op station Barneveld.

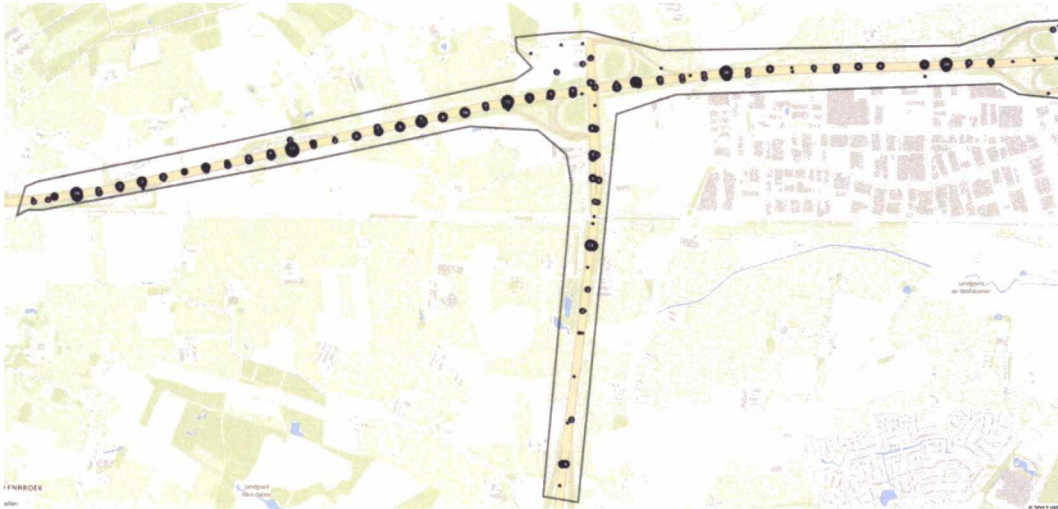




## 6 VERKEERSVEILIGHEID

### 6.1 Huidige situatie

Door de in hoofdstuk 5 beschreven congestievorming ontstaat ook een verkeersonveilige situatie: er vinden rond de aansluiting veel kop-staartongevallen plaats.



Figuur 22. Concentratie ongevallen op de A1 en A30 (bron: Viastat).

Figuur 22 laat zien dat op de noordbaan een concentratie van ongevallen is ter hoogte van de invoegstrook vanaf de A30. Op de zuidbaan vinden veel ongevallen plaats tussen de invoegstrook vanaf verzorgingsplaats Palmpol en de uitvoegstrook naar de A30. Ongevallen op de afrit van de zuidbaan naar de A30 worden niet op die locatie geregistreerd maar zijn er wel (zie bijvoorbeeld het nieuwbericht in Figuur 23).



AberMedia

### 6.2 Trends en prognoses

Uitgaande van de NRM-prognoses zal het verkeer op en rond de aansluiting A1/A30 de komende jaren groeien. De noordbaan van de A1 zal door realisatie van het project A1/A28 Hoevelaken, en de vermindering van congestie die hierdoor optreedt, veiliger worden. Het tegenovergestelde is naar verwachting het geval voor de zuidbaan: de A1 wordt verbreed tussen Hoevelaken en de aansluiting A1/A30. Ter hoogte van de aansluiting gaat het aantal stroken snel van vier naar twee. Dit veroorzaakt, in combinatie met invoegend verkeer vanaf verzorgingsplaats Palmpol en uitvoegend verkeer naar de A30, congestie en hierdoor een verkeersonveilige situatie.

#### Drie aanrijdingen binnen 24 uur in lus A1 met A30

31-12-2017, 12:54 | Van de redactie



**BARNEVELD** Voor de derde keer binnen 24-uur heeft zich een eenzijdig ongeval voorgedaan in de lus van de snelweg A1 naar de A30 in de richting van Lunteren. Ook vanochtend bleef het uiteindelijk bij bliksschade. De bestuurster werd, na te zijn onderzocht door de ambulance-medewerkers, door haar zwager opgehaald.

Figuur 23. Aanrijdingen in de lus A1/A30 in de Barneveldse Krant online.

### 6.3 Opgaven

De problemen in de verkeersafwikkeling op de aansluiting A1/A30 veroorzaken momenteel een verkeersonveilige situatie, die in de toekomst deels verbetert, maar naar verwachting ook deels verslechtert. De opgave is het aantal ongevallen op en rond de aansluiting te verminderen. Door de doorstroming te verbeteren zal het aantal ongevallen afnemen.





## 7 BELEID EN OPGAVEN

### 7.1 Nationaal, regionaal en gemeentelijk beleid

Tabel 6 vat de belangrijkste beleidsdocumenten en omgevingsvisies samen.

|           | Agenda/visie, partijen                                                                                                                                      | Speerpunten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nationaal | <b>Topsectorenbeleid 2011</b>                                                                                                                               | Agri & Food is een van de negen topsectoren die door de Rijksoverheid zijn aangewezen om de verdere ontwikkeling van de kenniseconomie te stimuleren. Het topteam Agro & Food is niet (primair) gericht op regionale clusters, dus ook niet op het versterken van FoodValley. Wel richt de topsector zich met name op een betere organisatie van midden- en kleinbedrijf (MKB) ondernemers in de regio, meer vraagsturing op regionaal niveau en een betere synergie tussen regionale en nationale initiatieven.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|           | <b>Agenda Stad 2015</b><br>Samenwerking van het Rijk, steden en stakeholders                                                                                | Gericht op het versterken van groei, innovatie en leefbaarheid van Nederlandse steden. City Deals zijn het middel om de doelstelling van Agenda Stad te halen. In City Deals worden concrete samenwerkingsafspraken tussen steden, Rijk, andere overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties verankerd. Die deals moeten leiden tot innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken en/of maatregelen bevatten om het economisch ecosysteem van de stedelijke regio(s) te versterken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Regionaal | <b>Gebiedsagenda Oost-Nederland 2013</b><br>Provincie Gelderland samen met het Rijk, de provincie Overijssel, stadsregio Arnhem-Nijmegen en Twente.         | De Agenda beschrijft de ambities en opgaven met een horizon tot 2030/2040. <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bedrijven en bedrijvigheid <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Topsector Food verder uitbouwen;</li> <li>• Het toerisme verder ontwikkelen;</li> <li>• Bedrijventerreinen;</li> <li>• Ontwikkelen bedrijventerreinen en KennisAs.</li> </ul> </li> <li>2. Onderwijs en arbeidsmarkt <ul style="list-style-type: none"> <li>• De KennisAs Ede - Wageningen versterken;</li> <li>• Een goede match tussen onderwijs en arbeidsmarkt realiseren.</li> </ul> </li> <li>3. Mobiliteit en bereikbaarheid <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bepalen van de beste locaties voor gespecialiseerde bedrijfsterreinen;</li> <li>• Mobiliteitsmanagement;</li> <li>• Een aantal knelpunten aanpakken.</li> </ul> </li> <li>4. Wonen en woningmarkt <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afstemming van de ontwikkelingen op de woningmarkt;</li> <li>• Woonbeleid ook laten gaan over het bestaande woningaanbod.</li> </ul> </li> <li>5. Vernieuwing landbouwsector <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoe omgaan met het afnemende aantal bedrijven;</li> <li>• Schaalvergroting combineren met innovatie: license to produce.</li> </ul> </li> <li>6. Kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dynamiek is nodig om de economische waarde te behouden;</li> <li>• Anticiperen op meer extreme weersomstandigheden.</li> </ul> </li> </ol> |
|           | <b>Strategische Agenda 2015-2019 Regio FoodValley</b><br>Ondernemers, overheid en onderwijs- en onderzoeksinstituten (triple helix) uit de Regio FoodValley | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitbouwen van de zogenaamde global pipelines (internationale kennisnetwerken);</li> <li>• Versterken van de duurzame leefomgeving;</li> <li>• Vergroten van de innovatiekracht;</li> <li>• Meer zichtbaarheid en profilering;</li> <li>• Verbreden van de kennisuitwisseling.</li> </ul> <p>Aan deze agenda is een uitvoeringsprogramma gekoppeld, namelijk het Uitvoeringsprogramma Triple Helix Regio FoodValley 2016-2019.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |



|              | Agenda/visie, partijen                                                                                                             | Speerpunten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|              | <b>Gebiedsvisie Regio FoodValley 2030</b><br>De acht gemeenten, twee provincies en twee waterschappen van de Regio FoodValley      | Visie over hoe een langdurige, krachtige, regionale economie met een onderscheidend kennisprofiel op de wereldmarkt te realiseren. Speerpunten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faciliteren bedrijven;</li> <li>• Relatie onderwijs en arbeidsmarkt afstemmen;</li> <li>• Mobiliteit en bereikbaarheid verbeteren;</li> <li>• Regionaal afstemmen woningmarkt;</li> <li>• Vernieuwing Landbouwsector;</li> <li>• Kwaliteit leefomgeving;</li> <li>• Duurzaamheid;</li> <li>• Recreatie.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|              | <b>Visie werklocaties FoodValley 2017-2025</b><br>De acht gemeenten, twee provincies en twee waterschappen van de Regio FoodValley | Deze visie voor werklocaties is een verrijkte opvolger van het Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB) FoodValley uit 2012. De belangrijkste speerpunten: Samenwerking, lokale afstemming en optimale benutting van het potentieel.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|              | <b>Beleidskader economie Provincie Gelderland</b>                                                                                  | Gericht op drie inhoudelijke thema's; circulair, innovatief en internationaal. Centraal in het beleid staat de positie van het midden- en kleinbedrijf, met een focus op economische stuwende factoren, o.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• AgroFood in brede zin;</li> <li>• de industrie;</li> <li>• de internationaal opererende logistieke sector;</li> <li>• toerisme &amp; recreatie.</li> </ul> Eén van de plandoelen is het versterken van de werklocaties als onderdeel van de ondernemersgerichte benadering. Aan dit plandoel hangt een investering van € 8,95 miljoen, waarbinnen ook het verbeteren van de bereikbaarheidsaspecten van werklocaties vallen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|              | <b>Omgevingsvisie Provincie Gelderland 2015</b>                                                                                    | Bij het opstellen van de Omgevingsvisie kwamen vier majeure opgaven naar boven: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Economische kracht van de Stedelijke netwerken (Arnhem-Nijmegen, Ede-Wageningen, Stedendriehoek) beter benutten, bijvoorbeeld door:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• De aanpak van winkel- en kantoorleegstand;</li> <li>• Hoe omgaan met de woningmarkt;</li> <li>• De in- en externe bereikbaarheid van werklocaties;</li> <li>• Voorzieningen.</li> </ul> </li> <li>2. Gelderse corridor (Rivierengebied, Stadsregio Arnhem Nijmegen)<br/>               Door de groei van de Rotterdamse haven (2e Maasvlakte) zal het transport op de corridor (met name de A1) toenemen. Daarnaast heeft klimaatverandering grote effecten op dit gebied door de te verwachten extreme hoge of lage rivierwaterstanden. Zuid-Gelderland heeft ruimte om op de dynamiek in te spelen. Bijvoorbeeld door ontwikkeling van (agro)logistieke centra.</li> <li>3. De natuurlijke kwaliteit van de Veluwe versterken en dat economisch beter uit te nutten.</li> <li>4. In de Achterhoek (maar niet alleen in deze regio) aanpassen aan de demografische ontwikkelingen en voldoen aan de regionale behoefte aan werk, wonen/woon omgeving en bereikbaarheid.</li> </ol> |
| Gemeentelijk | <b>Ontwikkelstrategie Westrand Apeldoorn 2017-2030</b><br>Gemeente Apeldoorn                                                       | Apeldoorn West is een gebied waar wonen, natuur en recreatie bij elkaar komen. Met de ontwikkelstrategie komt er duidelijkheid voor ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden over welke koers er gevaren wordt qua ontwikkeling van het gebied. Speerpunten zijn o.a.: kwaliteit boven kwantiteit, en een overkoepelend verkeersplan met aandacht voor parkeren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

Tabel 6. Belangrijkste beleidsdocumenten voor de Regio FoodValley, Amersfoort en Apeldoorn.



## 7.2 Uitvoeringsprogramma's, fondsen en projecten

### 7.2.1 Uitvoeringsprogramma's

#### *Uitvoeringsprogramma 'Triple Helix' Regio FoodValley 2016-2019*

Dit uitvoeringsprogramma geeft uitwerking aan de Strategische Agenda 2015-2019 voor de Regio FoodValley en sluit aan op de kernthema's en speerpunten van de Gebiedsagenda Oost-Nederland. Voor ieder onderdeel zijn een aantal projecten geïnitieerd, waaronder een aantal bereikbaarheidsprojecten. Om krachten te bundelen om grote bereikbaarheidsknelpunten in de regio op te lossen, zullen in triple helix regelmatig gezamenlijke prioriteiten worden bepaald en lobbyacties worden afgesproken. De genoemde knelpunten zijn:

- West-Oost-corridor A1: de flessenhals tussen Hoevelaken, inclusief het knooppunt A1/A30;
- De zuidelijke ontsluiting en de bereikbaarheid van het gebied De Klomp en rondweg Oost/Veenendaal;
- De bereikbaarheid van de Wageningen Campus in de regio.

#### *Mobiliteitsfonds Regio FoodValley*

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde bij het realiseren van de doelstellingen van FoodValley. De acht gemeenten hebben gezamenlijk een mobiliteitsfonds opgericht voor de minimale duur van 20 jaar. Dit fonds zal in ieder geval een bijdrage leveren aan de aansluiting A1/A30, en vier andere opgaven:

1. De aanpak van het knooppunt Hoevelaken (A1/A28)  
Het knooppunt Hoevelaken is een bekend knelpunt aan de entree van FoodValley aan de A1. De werkzaamheden starten in 2021 en moeten gereed zijn in 2023-2025.
2. De aanleg van de Tidal Flow op de Rijnbrug bij Rhenen (onderdeel zuidelijke ontsluiting regio)  
Doel van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de regio's Rivierenland – FoodValley voor regionaal verkeer. In het project worden verschillende knelpunten op de N233 bij Rhenen aangepakt.
3. De frequentieverhoging Valleilijn (Amersfoort – Ede-Wageningen)  
In 2018 zal de provincie Gelderland een besluit nemen over de capaciteitsuitbreiding.
4. Het opstellen van een netwerkvisie voor de regio  
Een netwerkvisie op strategisch niveau met ambities en oplossingen voor knelpunten in het verkeers- en vervoersnetwerk.

Naast deze projecten die gefinancierd worden uit het mobiliteitsfonds wordt er vanuit de portefeuille mobiliteit ook gewerkt aan de volgende projecten:

- Voorstel voor het verbreden en verbeteren van fietspaden (incl. aanleg snelfietsroutes)
- Bereikbare Vallei (mobiliteitsmanagement) gericht op het motiveren van personeel door werkgevers om andere vervoersoplossingen te kiezen (bijvoorbeeld OV, fiets, carpoolen, variërende werktijden)

### 7.2.2 Projecten

#### *Projecten in FoodValley*

Het Uitvoeringsprogramma FoodValley geeft invulling aan de ambitie om uit te groeien tot een economische topregio; hét agrofoodcentrum van Europa. Als onderdeel van dit programma zijn onder andere een aantal ruimtelijk-economische projecten opgezet als uithangbord ter ondersteuning van deze ambitie.

1. KennisAs Ede-Wageningen  
De KennisAs is het kennishart van agrofood in de regio FoodValley en bestaat uit het Business & Sciencepark Wageningen, de Kennis-campus Ede, en het World Food Centre. De verschillende overheden en kennisinstellingen trekken gezamenlijk op om het aanbod van de KennisAs nog beter af te stemmen op startende en doorgroeiende agrofood kennisbedrijven. Intensieve samenwerking moet resulteren in een schaa sprong door het verbeteren van het vestigingsklimaat, bereikbaarheid, en woon- en leefklimaat.
2. World Food Center (WFC)/Experience Center Ede  
Het WFC zal direct naast het intercitytreinstation Ede-Wageningen ontwikkeld worden. Het is de plek waar de Nederlandse agrofoodsector en tuinbouwbranche haar toonaangevende rol in de wereldwijde voedselvoorziening laat zien, voor een Nederlands en internationaal publiek.



### 3. Wageningen Campus

De campus is de thuisbasis van verschillende kennisinstellingen en bedrijfs-R&D (waaronder Wageningen UR, KNAW-NIOO, Vientium STOAS en Friesland Campina). Om de vestigingsvoorwaarden verder te verbeteren worden er sinds 2014 verschillende faciliteiten aan de campus toegevoegd. Daarnaast wordt er onderzocht hoe er beter op het nabijgelegen Business & Sciencepark Wageningen kan worden aangesloten, zodat er gesproken kan worden van één kennis-ecosysteem.

### 4. Poultry Expertise Center Barneveld

In het Poultry Expertise Center worden opleidingen gericht op veeteelt in het algemeen en pluimvee in het bijzonder geclusterd binnen reeds aanwezige faciliteiten. Samenwerking wordt gezocht met Wageningen UR en het bedrijfsleven met als doel uit te groeien tot een internationaal topinstituut in Barneveld.

### 5. Railterminal Barneveld

Er blijkt voldoende marktpotentie voor een goederenoverslagpunt op bedrijventerrein Harselaar (gelegen nabij het knooppunt A1/A30) dat aansluit op het al aanwezige spoor. Deze kan een belangrijke functie vervullen voor de import van grondstoffen en de export van producten van de agrifood sector in de regio. Momenteel wordt er gezocht naar steun van regio en provincie om de terminal toegelaten te krijgen op het nationale spoornetwerk.

### 6. ICT-Campus Veenendaal

Veenendaal heeft een sterke ICT-sector, het doel is deze tot 2025 uit te bouwen tot een ICT-campus waarin bedrijven, onderwijsinstellingen, en ondersteunende organisaties gefaciliteerd worden. De focus ligt hierin primair op ICT in relatie tot Food, Health en Tech.

### 7. Food Production Center Nijkerk

Nijkerk presenteert zich als het foodproductiecluster van de regio, en heeft tot doel gesteld om de komende jaren meer MKB-kennisbedrijven aan te trekken en de uitgifte van nieuwe kavels te richten op bedrijven en organisaties die bijdragen aan de regio FoodValley.

Buiten dit uitvoeringsprogramma zijn de volgende lokale bereikbaarheidsprojecten in de Regio FoodValley voorzien:

- Doortrekking oostelijke rondweg Barneveld  
De rondweg moet de lokale doorstroming rond Barneveld verbeteren. Delen van de rondweg zijn al aangelegd.
- N303: Rondweg Voorthuizen  
Het verkeer vanaf de N303 rijdt dwars door het dorp Voorthuizen. Met als gevolg opstoppingen, onveilige situaties en hinder voor omwonenden. Om de situatie te verbeteren wordt een rondweg aangelegd, die dicht bij de A1-afrit Voorthuizen aansluit.

### *Projecten in Amersfoort*

De voor deze studie meest relevante projecten in Amersfoort zijn:

### 1. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

De A1 en de A28 zijn steeds grote barrières tussen de stad en de aantrekkelijke landschappen in de omgeving. Bij de verbreding van de snelwegen zal daarom ingezet worden op de verbetering van kruisende verbindingen voor fietsers en recreanten. Ook het Knooppunt Hoevelaken zal bij de verbreding van de A1 en A28 aanzienlijk uitgebreid worden. Hier ontstaat de kans om het Knooppunt opnieuw vorm te geven als visitekaartje van stad en regio.

### 2. Vathorst West & Noord

Met de integrale ontwikkeling van Vathorst West en Noord wordt de noordelijke uitbreiding van Amersfoort afgerond. Vathorst West is de laatste grote uitbreidingslocatie van Amersfoort. Hiermee wordt een deel van de toekomstige woningbehoefte opgevangen.

### 3. Stadsring

De Stadsring is en blijft een dynamische straat waar auto, bus, fiets en voetganger een goede plek moeten krijgen. Omdat het Stadshart de sprong over de Stadsring maakt wordt de oversteekbaarheid van de Stadsring steeds belangrijker, vooral voor fietsers en voetgangers. Enerzijds om de binnenstad beter toegankelijk te maken en anderzijds om de ruimtelijke en functionele samenhang tussen de binnenstad en nieuwe stedelijke knooppunten te verbeteren.

#### 4. Snelfietsroutes

Snelfietsroutes zorgen voor directe, snelle en comfortabele fietsverbindingen vanuit de verschillende stadsdelen en omliggende gemeenten naar het centrum van de stad. Waar mogelijk liggen de routes langs knooppunten, zoals bijvoorbeeld stations of hoofdwinkelcentra. Deze routes richten zich vooral op het fietsen op de grotere afstanden, maar hebben uiteraard ook een functie voor fietsers op kortere afstanden.

#### 5. Westelijke ontsluiting

De gemeente werkt een plan uit voor de verbetering van de doorstroming van het verkeer aan de westkant van Amersfoort. De functie van de westelijke ontsluiting wordt beperkt tot regionaal/lokaal verkeer. Voor de berekening van de benodigde capaciteit van de wegen wordt onder andere uitgegaan van de ontwikkeling van meer dan 1000 woningen op het spoorwegemplacement.

### Projecten in Apeldoorn

De meest relevante projecten in Apeldoorn zijn:

#### 1. Een mooiere binnenstad

Apeldoorn werkt aan een binnenstad met een groot aanbod aan winkels, horeca en cultuur waar het prettig wonen is. Bereikbaarheid is een belangrijk aspect, of u nu lopend komt, met de fiets, auto of het openbaar vervoer.

#### 2. Beekbergsebroek is het gebied dat ten zuiden van de wijk De Maten en de A1 ligt en ten noorden van het natuurgebied Beekbergsewoud. De gemeente Apeldoorn heeft er veel percelen in eigendom en is op zoek naar een nieuwe invulling van dit gebied. Zo denkt de gemeente aan innovatieve ideeën zoals het opwekken van duurzame energie, het verbouwen en verkopen van streekproducten, maar ook aan bijzondere vormen van wonen, recreëren en werken.

## 7.3 Opgaven

De in hoofdstuk 2 beschreven regionale demografische ontwikkelingen hebben vooral gevolgen voor de regionale woningmarkt. Zoals in Gebiedsagenda Oost-Nederland 2013 kenbaar gemaakt, zijn wonen en de woningmarkt kernthema's voor de regio. Echter, hier ligt nog wel een opgave. De kwantitatieve woningbouwopgave in de periode 2015-2025 is voor de Regio FoodValley vastgesteld op 14.500 woningen. In Apeldoorn is er maximaal voor 3.500 woningen aan harde plancapaciteit in de periode 2015 t/m 2024, aangevuld met 600 op basis van onderzoek dat aantoonde dat er in Apeldoorn voor 2016 tot en met 2018 een extra vraag naar woningbouw bestaat. De Provincie Utrecht heeft in de Provinciale Structuurvisie 2013 - 2028 (PRS) een woningbouwprogramma opgenomen van 16.480 woningen in de regio Amersfoort. In 2015 bedroeg het restant binnen het programma voor de regio Amersfoort 15.138 woningen. De gemeenten in het studiegebied (FoodValley, Amersfoort en Apeldoorn) hebben als gevolg van diverse demografische ontwikkelingen dus een aanzienlijke woningbouwopgave voor de periode 2015-2025.

Op economisch gebied ligt er een opgave om hoogopgeleiden aan de regio te binden om zo te voldoen aan de groeiende vraag naar deze groep werknemers. De regio moet aantrekkelijk zijn om te werken, om zo te kunnen concurreren met andere regio's met vraag naar hoogopgeleiden die samenhangt met de groeiende kenniseconomie in Nederland.

Naast de ontwikkeling richting kenniseconomie, verandert ook de vraag naar bedrijventerreinen en kantoorruimten. Om het overschot beschikbaar te maken voor de vraag (er is nu een mismatch) moeten de leegstaande terreinen en kantoren getransformeerd worden.

Verder is er een duidelijk bereikbaarheidsprobleem rondom de aansluiting van de A30 op de A1. Hier worden in toenemende mate problemen met de verkeersafwikkeling ervaren. De opgave is om dit aan te pakken. Mogelijk draagt het aanpakken van de opgave rond het openbaar vervoer – de capaciteit van treinen die stoppen in Barneveld – bij aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem op de A1/A30. Druk van het knelpunt afhalen relateert ook aan de opgave om het onderliggend weggennet te ontzien.

Tot slot ligt er voor verkeersveiligheid een opgave om het aantal ongevallen op en rond de aansluiting te doen afnemen.

In onderstaande tabel zijn de verschillende opgaven van de regio samengevat. Tevens is de relatie met de aansluiting A1-A30 aangegeven. In de laatste kolom is verduidelijkt hoe de opgave het MIRT-onderzoek beïnvloedt.



| Opgave                                             | Omschrijving                                                         | Relatie met A1-A30                                                                                       | Binnen scope MIRT-onderzoek                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Woningbouwopgave                                   | Bieden van voldoende woningen in de regio.                           | Groei van aantal inwoners betekent een grotere vervoersvraag in de regio. Druk op aansluiting neemt toe. | Ja, in verkeersmodellen (prognoses).<br>Nee, er worden geen oplossingsrichtingen uitgewerkt voor deze RO-opgave (beperkte invloed om functioneren A1/A30). |
| Binden hoogopgeleiden                              | Bieden van een attractief woon en werkmilieu.                        | Geen                                                                                                     | Nee, er worden geen oplossingsrichtingen uitgewerkt voor deze opgave (beperkte invloed om functioneren A1/A30).                                            |
| Transformatie bedrijventerreinen en kantoorlocatie | Bieden van voldoende ruimte die aansluit op de behoefte in de markt. | Mogelijk een verandering of verschuiving van vervoersvraag.                                              | Ja, in verkeersmodellen (prognoses).<br>Nee, er worden geen oplossingsrichtingen uitgewerkt voor deze opgave.                                              |
| Verbeteren bereikbaarheid regio en NL              | Bieden van bereikbare regio, reductie voertuigverliesuren            | Oorsprong MIRT-Onderzoek                                                                                 | Ja, oplossingsrichtingen worden voor deze opgave uitgewerkt.                                                                                               |
| Verbeteren verkeersveiligheid                      | Bieden van veilige weginfrastructuur, verminderen sluipverkeer       | Oorsprong MIRT-Onderzoek                                                                                 | Ja, oplossingsrichtingen worden voor deze opgave uitgewerkt                                                                                                |

## BIJLAGE A GERAADPLEEGDE BRONNEN

Naast de in het rapport (expliciet) genoemde bronnen, zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Apeldoorn in Cijfers - apeldoorn.buurtmonitor.nl
- Beleidskader economie Provincie Gelderland, mei 2016
- Eindrapportage MIRT Onderzoek FoodValley
- Gebiedsvisie Regio FoodValley
- Gemeente Amersfoort in cijfers - amersfoortincijfers.nl
- N303: Rondweg Voorthuizen - <https://www.gelderland.nl/N303-Rondweg-Voorthuizen>
- Omgevingsvisie Provincie Gelderland
- Ontwikkelstrategie Westrand Apeldoorn
- Primos 2016 - Prognose van bevolking, huishoudens en woningbehoefte 2016-2050
- Programma voor de FoodValley regio "FoodValley Source of ambition and innovation"
- Regionaal Programma Werklocaties FoodValley
- Regiorapport FoodValley
- Statistisch Zakboek Gelderland -  [Gelderland.databank.nl](http:// Gelderland.databank.nl)
- Strategische agenda 2015 - 2019 Regio FoodValley
- Structuurvisie Amersfoort 2030
- Structuurvisie Apeldoorn
- Uitvoeringsprogramma Triple Helix Regio FoodValley
- UWV Regio in Beeld FoodValley
- Vastgoedmonitor FoodValley regio 2017
- Visie Werklocaties FoodValley 2017-2025
- Voortgangsrapportage Regio FoodValley 2015 - 2016
- WLO – Welvaart en Leefomgeving Toekomstverkenning 2030 en 2050 Achtergrondstudie Demografie
- WLO – Welvaart en Leefomgeving Toekomstverkenning 2030 en 2050 Regionale ontwikkelingen en verstedelijking
- Woningmarktmonitor Regio Amersfoort 2015



## COLOFON

PROBLEEMANALYSE A1-A30 BARNEVELD  
STAAT VAN DE REGIO, PROBLEMEN EN KANSEN

### AUTEUR

Hendrik Jan Bergveld

### ONZE REFERENTIE

079657677 B

### DATUM

13 juli 2017

### STATUS

Definitief

### Arcadis Nederland B.V.

Postbus 56825  
1040 AV Amsterdam  
Nederland  
+31 (0)88 4261 261

[www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)

Gebied **Oost-Nederland**  
Fase **MIRT Onderzoek**

#### Projecthistorie

'13 '14 '15 '16 '17 '18 '19

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Politiek/Bestuurlijk

#### Toelichting op de wijzigingen

2019: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT

## A1/A30 Barneveld



### Aanleiding en doel

Naar aanleiding van de aangenomen motie-Visser/Hoogland over de A1/A30 (TK 34550-A, nr. 27) voert de regio een MIRT Onderzoek uit. Het rijk participeert in dit onderzoek. Op basis van de uitkomsten van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 en het regeerakkoord hebben rijk en regio afgesproken om de problemen bij het knooppunt A1/A30 Barneveld samen op te lossen.

### Planning

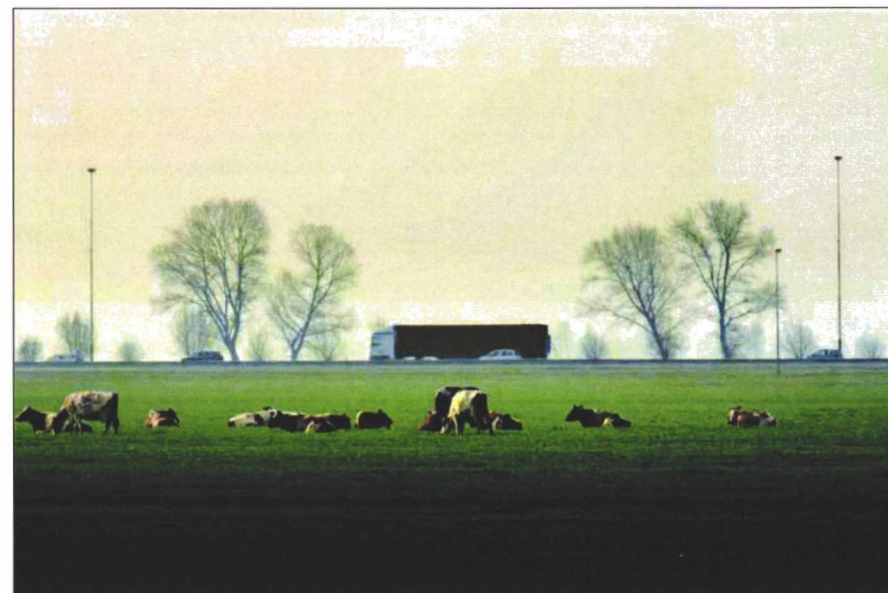
Het MIRT Onderzoek wordt getrokken door de regio en wordt in 2018 afgerond. Als de resultaten bekend zijn, bekijken rijk en regio samen of er een MIRT-verkenning kan worden gestart en met welke scope.

### Financiën

Vooruitlopend op de uitkomsten van het MIRT Onderzoek heeft het rijk € 10 mln gereserveerd en de regio € 2,5 mln.

### Betrokken partijen

Opdrachtgever van het MIRT Onderzoek is de provincie Gelderland. Daarnaast zijn het rijk en de gemeente Barneveld betrokken bij het onderzoek.







## P E R S B E R I C H T

vrijdag 23 november 2018

### MINISTER START MIRT VERKENNING A1/A30

**Minister C. (Cora) van Nieuwenhuizen-Wijbenga heeft vandaag een brief naar de Tweede Kamer gestuurd. Daarin staan de afspraken die zij heeft gemaakt in de Bestuurlijk Overleggen met de regio's over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Een van de afspraken luidt dat de minister samen met de regionale partijen in 2019 een MIRT Verkenning wil starten naar de aanpak van de aansluiting A1/A30. Regio Foodvalley reageert verheugd op dit besluit.**

"We hebben de afgelopen jaren 'Den Haag' ervan overtuigd dat de aansluiting A1/A30 moet worden aangepakt. Dit is gedaan in nauwe samenwerking met de regionale partijen waaronder provincie Gelderland, VNO-NCW, Transport & Logistiek Nederland, evofenedex, het bedrijfsleven in de gemeente Barneveld en Regio Foodvalley. Na het MIRT Onderzoek volgt nu de MIRT Verkenning. Wij kunnen ons, samen met het ministerie en Rijkswaterstaat, richten op hoe de beide snelwegen zó op elkaar kunnen aansluiten dat de files, die dagelijks ontstaan, tot het verleden behoren en Barneveld en Regio Foodvalley optimaal bereikbaar zijn", aldus wethouder Hans van Daalen van de gemeente Barneveld.

"De MIRT verkenning is een belangrijke stap richting een betere bereikbaarheid van Regio Foodvalley," vult regionaal portefeuillehouder Mobiliteit, Engbert Stroobos aan. "De aanpak van het knooppunt is al jaren een aandachtspunt en we zijn blij dat de inspanningen van gemeente Barneveld namens de hele Regio Foodvalley dit resultaat hebben bereikt."

Op 8 december 2016 werd door de Tweede Kamer een motie aangenomen. Daarin werd de minister verzocht om in te stemmen met de start van een MIRT Onderzoek naar de A1/A30, geïnitieerd en uitgevoerd door de regio. Een MIRT Onderzoek wordt voornamelijk ingezet om de gebiedsgerichte of thematische opgave(n), scope en stakeholders in kaart te brengen.

In 2017 gaf de gemeente Barneveld namens Regio Foodvalley het adviesbureau Arcadis Nederland B.V opdracht om een MIRT Onderzoek uit te voeren. Provincie Gelderland en Regio Foodvalley hebben het MIRT Onderzoek samen gefinancierd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat participeerden op ambtelijk niveau in het onderzoek, dat afgelopen zomer werd afgerond.

Onder andere door het consulteren van regiogemeenten, OV-partijen, vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en belangenorganisaties concludeerde Arcadis dat er niet alleen nu maar ook in de toekomst een urgente bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgave ligt. Het oplossen van het knelpunt A1/A30 draagt bij aan de verkeersveiligheid en het economisch vestigingsklimaat in Regio Foodvalley.

Na de probleemanalyse bracht Arcadis een aantal oplossingsrichtingen in beeld. Eén van de oplossingsrichtingen is nader uitgewerkt tot een schetsontwerp. De regiopartijen wilden namelijk als vingeroefening laten onderzoeken hoe de wensen van de regio kunnen worden verenigd met het ontwerp van project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken. Het uitwerken van een oplossingsrichting tijdens een MIRT Onderzoek is niet gangbaar en de zogenaamde voorkeursoplossingsrichting heeft dan ook geen status.

De minister ziet in het uitgevoerde MIRT Onderzoek voldoende aanleiding om meer gelden beschikbaar te stellen voor het oplossen van het knelpunt, een MIRT Startbeslissing (soort projectplan) voor te bereiden en een MIRT Verkenning te starten waarbij breed gekeken wordt naar mogelijke oplossingen.



De MIRT Verkenning wordt getrokken door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en uitgevoerd in nauw overleg met provincie Gelderland en Regio Foodvalley die beiden ook een bijdrage voor het oplossen van het knelpunt hebben gereserveerd. De uitvoering van de MIRT Verkenning zal waarschijnlijk plaatsvinden tussen medio 2019 en medio 2020. Op 29 november a.s. spreekt de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat, tijdens het notaoverleg MIRT, met de minister over de afspraken die zij met de regio's heeft gemaakt.

---

*Noot voor de redactie: voor meer informatie over dit persbericht kunt u contact opnemen met Bertil Rebel communicatieadviseur van Regio FoodValley en Barneveld via 0342 495 281 of 06 22 56 59 14 of via email [b.rebel@barneveld.nl](mailto:b.rebel@barneveld.nl)*



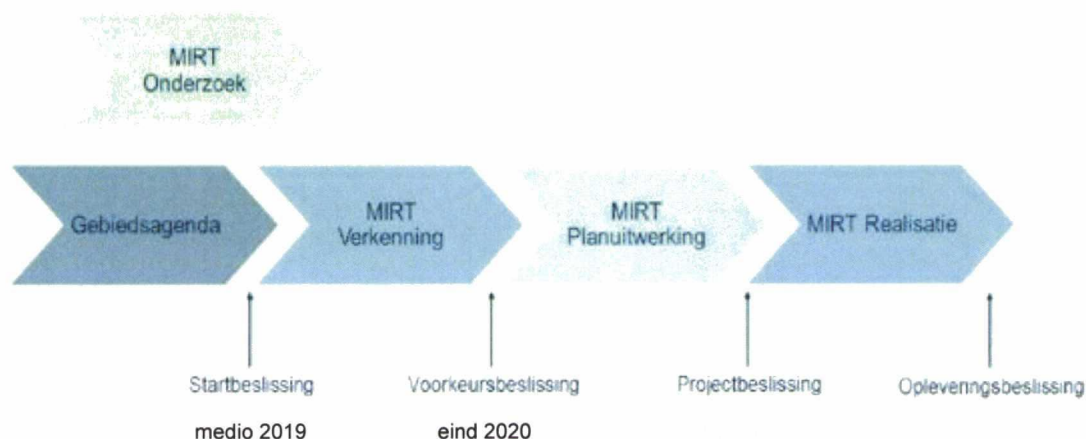
## Nieuwsbrief Aanpak A1/A30 – dec 2018 CONCEPT

De gemeente Barneveld en Regio Foodvalley hebben de afgelopen jaren – samen met de provincie Gelderland, Transport & Logistiek Nederland (TLN), VNO-NCW Midden-Nederland, evofenedex – aandacht gevraagd voor de aanpak van de aansluiting A1/A30. Wij informeren u over de MIRT-systematiek, de uitkomst van het MIRT Onderzoek, de beslissing van de minister en het vervolg.



### Wat is het MIRT?

Het MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Jaarlijks wordt het MIRT-overzicht als bijlage van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op Prinsjesdag aan de Tweede Kamer aangeboden. In het MIRT zijn projecten en programma's opgenomen waarbij het Rijk samen met de regio werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. MIRT beslaat het hele proces – van het bepalen van de opgave tot en met de realisatie. In bijgaand schema zijn alle stappen weergegeven met daarbij een indicatieve planning voor dit concrete project.





### **Wanneer komt een project in het MIRT?**

Voordat de minister een project wil opnemen in het MIRT (en er dus ook geld voor reserveert), wil de minister duidelijk aangetoond zien dat er daadwerkelijk een opgave is die een substantiële overheidsinvestering vraagt. Dat kan door het uitvoeren van een MIRT Onderzoek en/of door het Rijk en regio-partijen het samen hebben opgenomen in een zogenaamde Gebiedsagenda. Daarbij moet er zicht zijn op een dekking van minimaal 75% van de benodigde investeringskosten.

### **MIRT Onderzoek**

Een MIRT Onderzoek kan door zowel het rijk als door regionale overheden worden geïnitieerd. Bij de A1/A30 is van het laatste sprake. In 2017 gaf de gemeente Barneveld namens Regio Foodvalley het adviesbureau Arcadis Nederland B.V opdracht om een MIRT Onderzoek uit te voeren. Provincie Gelderland en Regio Foodvalley hebben het MIRT Onderzoek samen gefinancierd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat participeerden op ambtelijk niveau in het onderzoek. Het MIRT Onderzoek werd afgelopen zomer afgerond.

### **Uitkomst van het MIRT Onderzoek**

Uit het MIRT Onderzoek A1/A30 concludeerde Arcadis dat er niet alleen nu maar ook in de toekomst een urgente bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgave ligt. Die opgave kan alleen opgelost worden met een oplossingsrichting die gericht is op het aanpassen van de aansluiting A1/A30 zelf. Extra fiets- of OV-infra of het toepassen van vormen van slimme mobiliteit worden niet als kansrijke oplossingsrichtingen gezien. Hoewel het in deze fase niet gebruikelijk is, heeft Arcadis op verzoek één oplossingsrichting al verder uitgewerkt om te laten zien hoe het ontwerp *eventueel* aangesloten *kan* worden op het ontwerp van Knooppunt Hoevelaken. De gemeente Barneveld vindt het namelijk belangrijk dat beide projecten in samenhang worden bekeken.

### **MIRT Verkenning**

Zowel de minister als de provincie Gelderland zien in het uitgevoerde MIRT Onderzoek voldoende aanleiding om (meer) gelden beschikbaar te stellen voor het oplossen van het knelpunt. Daarmee komt het beschikbare bedrag op € 40,9 miljoen waarvan € 32,4 miljoen van het Rijk, € 7,5 miljoen van de provincie en € 1 miljoen van de Regio Foodvalley. Eind november jl. heeft de minister met de regionale partijen de afspraak gemaakt dat zij een MIRT Verkenning gaat starten. In een MIRT Verkenning worden mogelijke infrastructurele oplossingsrichtingen breder onderzocht op onder andere haalbaarheid, effecten en belangen. Een MIRT Verkenning start formeel met het nemen van een Startbeslissing op basis van het Startdocument (soort projectplan). De MIRT Verkenning wordt getrokken door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en uitgevoerd in nauw overleg met provincie Gelderland en Regio Foodvalley.

**Meer informatie?** Wij zijn u graag van dienst. Neem contact op met:

Peter Hekman, *verkeerskundige* (Gemeente Barneveld)  
T 0342-495247, M 06-53131253 of [p.hekman@barneveld.nl](mailto:p.hekman@barneveld.nl)

L.W.H. Rebel, *senior communicatieadviseur* (Gemeente Barneveld)  
T 0342-495281, M 06-22565914 of E [b.rebel@barneveld.nl](mailto:b.rebel@barneveld.nl)

**A1/A30**