



## Startbeslissing MIRT-verkenning A1-A30 Barneveld

*Datum* 8 februari 2019  
*Status* Definitieve versie



Datum: 11 maart 2019

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga



## Inhoud

### **Inhoud—3**

#### **1 Inleiding—4**

- 1.1 Aanleiding voor de startbeslissing A1-A30 Barneveld—4
- 1.2 Afbakening: project- en studiegebied—5
- 1.3 Leeswijzer—6

#### **2 Opgave en doelstelling—7**

- 2.1 De A1 is van (inter)nationaal belang—7
- 2.2 Bereikbaarheidsopgave—7
- 2.3 Doelstelling van de verkenning—8
- 2.4 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen—8
- 2.5 Specifieke aandachtspunten met betrekking tot project Hoevelaken—8

#### **3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure—10**

- 3.1 De MIRT-verkenning bestaat uit vier fases—10
- 3.2 Scope en uitwerking oplossingsrichtingen—11
- 3.3 Omgang met meekoppelkansen—12
- 3.4 Het budget—13
- 3.5 De Tracéwetprocedure zonder (sectorale) structuurvisie wordt gevolgd—13
- 3.6 De planning tot aan realisatie—14

#### **4 Organisatie—15**

- 4.1 Rijk en regio werken samen aan de MIRT-verkenning—15
- 4.2 Participatieproces—15

#### **Bijlage A Bronnenlijst—16**

#### **Bijlage B Betrokken stakeholders bij totstandkoming startbeslissing—17**

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding voor de startbeslissing A1-A30 Barneveld

De aanleiding van deze MIRT-verkenning wordt zowel vanuit rijk als regio erkend. Op 7 juli 2016 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen om nader onderzoek uit te laten voeren naar de aansluiting A1/A30. Op 8 december 2016 is een gewijzigde motie aangenomen om met de start van een MIRT-Onderzoek in te stemmen. Er is daarna gestart met een regionaal MIRT onderzoek om de opgave in kaart te brengen.

In mei 2017 bleek uit de Nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) dat er knelpunten geconstateerd waren in het wegvak A1 Barneveld-Apeldoorn. Op basis hiervan is de A1 ook opgenomen in het regeerakkoord van oktober 2017 (als een van de "verkeersaders van en naar het zuiden, oosten en noorden"). Bij de BO MIRT afspraken van 2017 is er 10 miljoen euro beschikbaar gesteld door het Rijk en vanuit het regio is 2,5 miljoen<sup>1</sup> euro toegezegd voor een toekomstige oplossing.

Naar aanleiding van de uitkomsten van het regionale MIRT-onderzoek A1/A30 aansluiting Barneveld in de zomer van 2018 is in het bestuurlijk overleg MIRT van november 2018 besloten tot het starten van een MIRT-verkenning. d.

De afspraak uit het BO-MIRT 2018 luidt als volgt:

- ❖ 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<sup>2</sup>.

Uit het regionale MIRT onderzoek kwam naar voren dat de opgave vooral ligt op bovenregionale bereikbaarheid en dat de oplossing hoofdzakelijk ligt binnen infrastructurale maatregelen. Dat stemt overeen met de geconstateerde doorstromingsproblematiek op de A1 uit de NMCA. Door het verbreden van de A1 in oostelijke richting tussen Barneveld en Voorthuizen, wordt de druk op de aansluiting Barneveld verminderd. Voor een betere verknoping, veiligheid en doorstroming van de A1 en A30 is het nodig om de aansluiting te optimaliseren.

Mede op grond van het regionale MIRT-onderzoek en aanvullende ramingen heeft de minister van IenW besloten om een startbeslissing te nemen voor het uitvoeren van een MIRT-verkenning. In deze MIRT-verkenning zal inzicht verkregen worden op welke manier de doorstroming van de A1 in samenhang met optimalisatie in de aansluiting A1/A30, het beste kan worden verbeterd. Bij deze verbetering zullen in ieder geval filevorming en terugslag op de snelweg en onderliggend wegennet belangrijke kenmerken zijn om te beoordelen of dit voldoende het geval is. Daartoe zal een nadere probleemanalyse worden uitgevoerd en zullen verschillende (technische) alternatieven uitgewerkt en beoordeeld worden op basis waarvan een voorkeursalternatief kan worden geselecteerd.

<sup>1</sup> Waarvan 1,5 miljoen door inzet van gronden nabij de aansluiting door de gemeente Barneveld.

<sup>2</sup> Op 30 januari 2019 heeft provinciale Staten Gelderland goedkeuring gegeven waarmee de financiële bijdrage is vastgesteld.

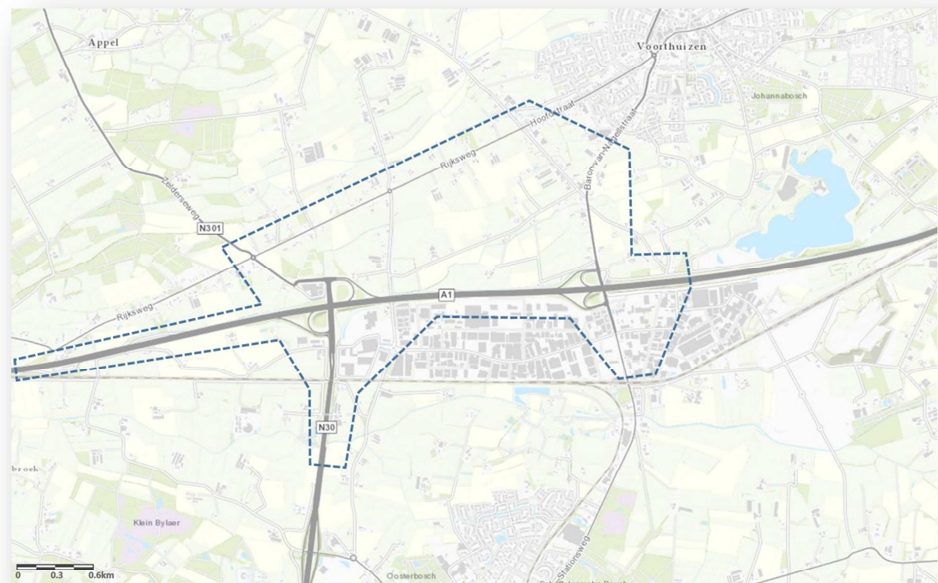
De startbeslissing markeert de start van de tracéwetprocedure, zoals in artikel 2 lid 1 van de Tracéwet is vastgelegd. Deze startbeslissing is genomen door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en is tot stand gekomen na consultatie van de provincie Gelderland, Regio Foodvalley (vertegenwoordigd door de gemeente Barneveld) en het Waterschap Vallei en Veluwe. Hiermee wordt voldaan aan de in de Tracéwet gestelde vereiste om bij de voorbereiding van de startbeslissing relevante bestuursorganen te betrekken. Deze startbeslissing is verzonden aan de Tweede Kamer en geplaatst in de Staatscourant.

## 1.2 Afbakening: project- en studiegebied

De scope van de verkenning A1/A30 Barneveld bestaat uit een projectgebied en een studiegebied. Het projectgebied (zie omljnd gebied in figuur 1) betreft de volledige aansluiting van de A1 met de A30, met daarbij inbegrepen de aansluitingen op de N301 en Voorthuizen. Meer concreet omvat het projectgebied in elk geval de volgende verbindingen:

- A1 tussen hm 51,6 en hm 57,5
- A30 tussen hm 23,9 en aansluiting A1/N301
- N301 tussen hm 24,7 tot aan aansluiting A1/A30
- De Rijksweg vanaf de rotonde met de N301 tot aan de N303 (Rondweg Voorthuizen)
- N303 tussen aansluiting met de Rijksweg tot en met de aansluiting Voorthuizen op de A1.

Het projectgebied is het gebied waarbinnen in de verkenning wordt gezocht naar kansrijke maatregelen. Uit de verkenning kan naar voren komen dat ook aanpassingen nodig zijn die buiten het projectgebied liggen.



Figuur 1: Projectgebied

Het studiegebied reikt verder dan het projectgebied; dit is het gebied waarvoor de effecten van de onderzochte maatregelen in beeld worden gebracht. De omvang van het studiegebied kent geen harde grenzen. Het studiegebied wordt bepaald door te verwachten effecten van de maatregelen en verschilt daarmee per te onderzoeken aspect. Aspecten die in ieder geval onderzocht zullen worden, zijn: het effect van de optimalisatie van de A1/A30 bij het knooppunt Maanderbroek (A12/A30) en het effect op de A1 in oostelijke richting (tot Apeldoorn), de effecten op het onderliggend wegennet en de relatie met planstudie knooppunt Hoevelaken.

### 1.3

#### **Leeswijzer**

Deze startbeslissing is als volgt opgebouwd. Dit hoofdstuk, *Hoofdstuk 1*, beschrijft de aanleiding en afbakening van deze MIRT-verkenning. *Hoofdstuk 2* gaat in op het doel en de opgaven van deze verkenning en relevante ruimtelijke ontwikkelingen. *Hoofdstuk 3* beschrijft globaal de aanpak van de verkenning met aandacht voor onder meer het wettelijk kader, de te volgen procedure, de te onderzoeken oplossingsrichtingen, de omgang met potentiële 'meekoppelkansen', de bekostiging en een planning op hoofdlijnen. Tot slot geeft *hoofdstuk 4* inzicht in de organisatie en het participatieproces.

## 2 Opgave en doelstelling

### 2.1 De A1 is van (inter)nationaal belang

De A1 is een van de belangrijkste internationale achterlandverbindingen (onderdeel van het trans-Europese transportnetwerk) van Nederland. Het verbindt belangrijke mainport functies als Schiphol en de Rotterdamse haven met zowel nationale als internationale bestemmingen. Het is daarom een weg met een groot nationaal als internationaal belang voor het Rijk.

Kennis en innovatie rondom Agro en Food zijn stuwende krachten van de economie van dit gebied rondom de A1/A30. De regio Foodvalley is een van de gebieden in Oost-Nederland met concentratie van opgaven van nationaal belang (SVIR). Het verbeteren van de bereikbaarheid voor deze regio is daarom van belang.

Functies van de A1 en A30 in het netwerk:

- Die van oost-westverbinding tussen de Noordelijke Randstad (regio Amsterdam) en de Nederlands-Duitse grens via onder meer Amersfoort, Barneveld, Cleantech regio (voormalig Stedendriehoek Apeldoorn, Zutphen, Deventer), en de regio Twente.
- De A1 onderdeel van het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) en is dus een belangrijke corridor voor goederenvervoer.
- 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 regio Amersfoort en de regio FoodValley.
- Die van verbinding voor verkeer tussen Amsterdam/Almere/Amersfoort en Arnhem/Nijmegen/A12 richting Duitsland;

### 2.2 Bereikbaarheidsopgave

Het toenemende verkeersaanbod en de toenemende congestie hebben als effect dat de doorstroming op de A1 en de bereikbaarheid van de A30 vanaf de A1 verslechtert en vice versa. Daarmee neemt de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties ook af. In de meest recente NMCA 2017 staat de A1 tussen Barneveld en Apeldoorn als knelpunt in de top 50. Voor de file top 50 van de ANWB stond dit knelpunt op de A1-A30 in 2017 op plek 5 en in 2018 op plek 9<sup>2</sup>.

In het regionale MIRT-onderzoek A1/A30 aansluiting Barneveld komt de bereikbaarheidsproblematiek als volgt naar voren: *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 voor een deel zullen toenemen.*

Project Hoevelaken leidt tot een lokale verslechtering, maar dit weegt niet op tegen de positieve effecten van dit project op de bereikbaarheid in het totaal. De opgave is om het bereikbaarheidsknelpunt A1-A30 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 <sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Deze daling was ondanks 24% filegroei op dit traject. Door de economische groei waren andere files nog langer geworden.

<sup>3</sup> In 2018 was de afrit van de A1/A30 de 2<sup>de</sup> gevaarlijkste plek in Nederland volgens de Stichting incidentmanagement Nederland

### 2.3 Doelstelling van de verkenning

Doelstelling van de verkenning A1/A30 is het kiezen van een voorkeursalternatief voor het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de A1 tussen de aansluitingen Barneveld (15) en Voorthuizen (16) en op de aansluiting A1/A30 zelf.

De verkenning zelf is onderdeel van een studie- en realisatieproces dat uiteindelijk leidt tot het in gebruik nemen van de benodigde wegaanpassingen. De verkenning wordt uitgevoerd volgens de MIRT-spelregels, en moet leiden tot een met de direct betrokken omgevingspartijen afgestemde voorkeursalternatief van de minister van IenW, waarin de hoofdstructuur van de te realiseren oplossing voor het doorstromingsprobleem wordt beschreven.

Randvoorwaarden/afbakening:

- De A1 in westelijke richting heeft voldoende capaciteit na realisatie van project Hoevelaken. Verbreding daarvan wordt, anders dan benodigd voor een goede afvoer van de A30, niet in de verkenning onderzocht.
- De oplossing moet zorgdragen dat de gevolgen van het project de functionaliteit van het onderliggend wegennet (OWN) niet verminderen (bv. geen extra sluipverkeer door Barneveld (o.a. Nijkerkerweg), rondweg Voorthuizen).
- Voor het spoorviaduct over de A30 (spoor Amersfoort – Apeldoorn) zijn nu geen aanpassingen voorzien.
- De oplossing is robuust en maakt een mogelijke uitbreiding van de A1 in oostelijke richting in de toekomst niet onmogelijk of onnodig duur.
- Onderzoeken of de afstreping van vier naar twee rijstroken op de zuidbaan van de A1 zoals voorzien in project Hoevelaken geoptimaliseerd kan worden, nu de A1 in deze verkenning wordt verbreed tot aansluiting Voorthuizen.

### 2.4 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen

In de directe omgeving van de A1/A30 is sprake van de volgende relevante ontwikkelingen, plannen en projecten die (mogelijk) van invloed zijn op de opgave voor het knooppunt:

- Project Knooppunt Hoevelaken A1/A28 (zie ook 2.5);
- Rondweg Voorthuizen;
- MIRT onderzoek A28 Amersfoort – Hoogeveen (verkeerskundig);
- Ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de verdere ontwikkeling van bedrijventerrein de Harselaar in Barneveld;
- Woningbouwopgave in de regio Foodvalley, waaronder de nabijgelegen nieuwbouwwijken Holzenbosch (Voorthuizen) en Bloemendal (Barneveld)
- Meerjarenprogramma Geluidsanering van Rijkswaterstaat.

Bovenstaande lijst is niet limitatief en wordt tijdens de looptijd van deze verkenning aangevuld met opgedane inzichten. In de MIRT-verkenning wordt uitgewerkt hoe de raakvlakken met deze relevante ontwikkelingen en projecten worden beheerst. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van het meenemen van bepaalde ontwikkelingen in uitgangspunten voor analyses. Mogelijk leveren deze ontwikkelingen ook mogelijkheden op om 'werk met werk' te maken.

### 2.5 Specifieke aandachtspunten met betrekking tot project Hoevelaken

Het project knooppunt Hoevelaken loopt al enige tijd en zal op basis van de huidige planning in de periode 2023-2025 gerealiseerd worden. Het projectgebied van de A1/A30 project overlapt deels met de scope voor project Hoevelaken. Daarom is het



belangrijk om tijdens de verkenning oog te hebben voor de raakvlakken die hier ontstaan. Enkele punten die samenhangen met project Hoevelaken en waar in ieder geval aandacht voor zal zijn:

- Het moment van het nemen van een (O)TB voor de A1/A30 in relatie tot uitvoering van project Hoevelaken
- De uitvoering van het project A1/A30 in relatie tot de uitvoering van project knooppunt Hoevelaken;
- Uitgangspunt is dat beide projecten op kosteneffectieve wijze in samenhang worden uitgevoerd<sup>4</sup>.

---

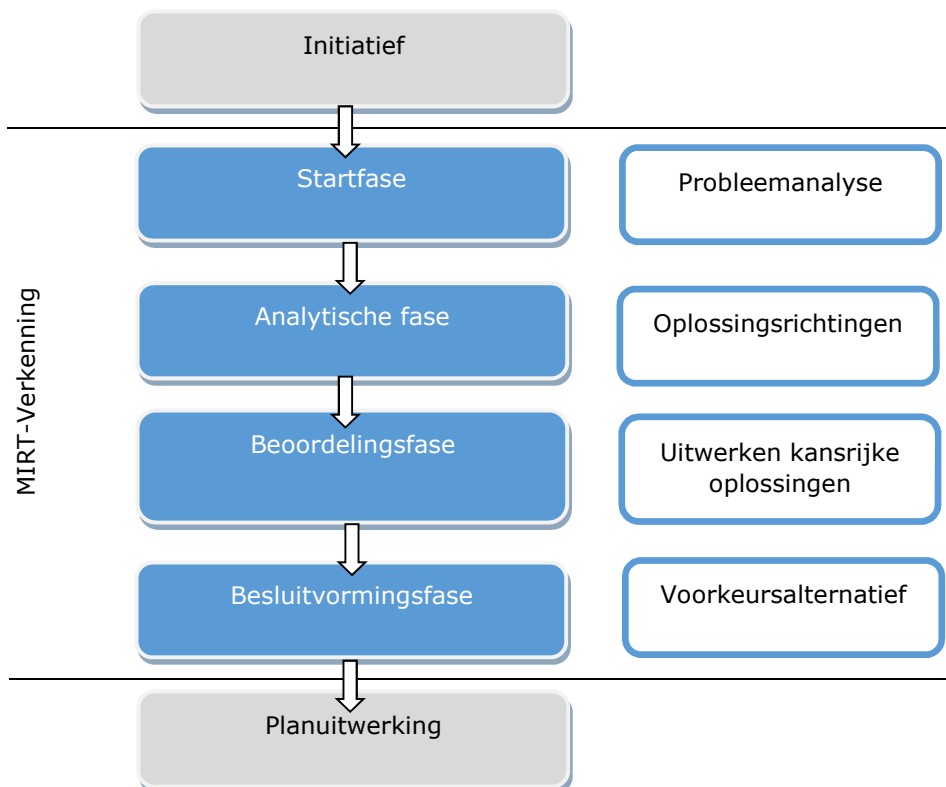
<sup>4</sup> In het alternatief voor de A1/A30 wordt de inrichting aan de zuidwest kant anders dan in het huidige ontwerptracébesluit van project Hoevelaken.

### 3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure

#### 3.1 De MIRT-verkenning bestaat uit vier fases

De verkenningfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een voorkeursalternatief te selecteren en te besluiten over de vervolgfase. Deze MIRT-verkenning bestaat uit vier fases:

1. Startfase: opstellen plan van aanpak en probleemanalyse;
2. Analytische fase: Oplossingsrichtingen in beeld brengen en eerste trechtering;
3. Beoordelingsfase: Uitwerken en beoordelen van kansrijke oplossingen;
4. Besluitvormingsfase: de vaststelling van het voorkeursalternatief uit te werken in het (O)TB.



Figuur 2: Fasering MIRT-verkenning

##### Startfase

De MIRT-verkenning start formeel na de vaststelling van voorliggende startbeslissing. De eerste fase staat in het teken van het opstellen van een plan van aanpak en nader uitwerken van de opgave (probleemanalyse). Aangezien de probleemanalyse al zeer uitvoerig is onderzocht in het regionale MIRT-onderzoek is de verwachting dat deze fase snel kan verlopen.

##### Analytische fase

In de tweede fase worden in overleg met de betrokken instanties, oplossingsrichtingen in beeld gebracht die op hoofdlijnen worden geanalyseerd en

beoordeeld op doelbereik, kosten en uitvoerbaarheid. Op basis hiervan vindt een eerste trechtering plaats van kansrijke oplossingsrichtingen. Deze worden vastgelegd in een Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO).

#### *Beoordelingsfase*

In de derde fase worden de geselecteerde alternatieven nader uitgewerkt en beoordeeld op hun effecten. Hierbij worden in elk geval verkeersanalyses uitgevoerd, (onderscheidende) milieueffecten in beeld gebracht en een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) opgesteld.

#### *Besluitvormingsfase*

In de vierde en laatste fase vindt de besluitvorming plaats. Met inachtneming van de resultaten van de eerdere fases, en na overleg met de betrokken bestuursorganen, kiest de Minister een voorkeursalternatief. Het geselecteerde voorkeursalternatief zal in de Planuitwerking worden uitgewerkt. Afhankelijk van de omvang van de ingreep kan dit zijn het doorlopen van een Tracéwetprocedure in de vorm van een Ontwerp-tracébesluit (OTB) en Tracébesluit (TB) dan wel andere besluitvorming om te komen tot uitvoering. Het voorkeursalternatief wordt aan de Tweede Kamer gezonden.

De hiernavolgende tabel geeft een beoordelingskader op hoofdlijnen. Dit zal tijdens de verkenning nader worden geconcretiseerd en worden opgenomen in de -MER-beoordeling.

Doelbereik bereikbaarheid	Doorstroming
	Verkeersveiligheid
	Robuustheid netwerk OWN en HWN
	Economische verlieskosten
	Betrouwbaarheid
	Netwerkeffecten
Externe effecten	Lucht
	Geluid
	Water en klimaatadaptatie
	Bodem
	Duurzaamheid
	Externe veiligheid
	Natuur
	Landschap
	Archeologie/cultuurhistorie
Haalbaarheid	Kosten (incl. BenO)
	Kosten/baten (incl. LCC)
	(technische) Maakbaarheid
	Juridische haalbaarheid
	Risico's

### 3.2

#### **Scope en uitwerking oplossingsrichtingen**

##### *Scope: Sectorale MIRT-verkenning*

Gezien de doelstelling van de MIRT-verkenning om de doorstroming te verbeteren en het daaruit volgende bestuurlijke besluit om een MIRT-verkenning te starten waarbij de oplossing ligt bij het aanpassen van de infrastructuur, kan de verkenning aangemerkt worden als 'sectoraal'. Maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, en ruimtelijke ordening zowel binnen als buiten het projectgebied

vallen buiten de scope van de MIRT-verkenning. Zoals wordt beschreven in paragraaf 3.3 kunnen dergelijke zaken eventueel wel worden meegenomen als meekoppelkansen en als "werk met werk maken" uitgevoerd. Verkeersmanagement is onderdeel van de verkenning (bv. smart mobility maatregelen).

#### *Oplossingsrichtingen*

De resultaten uit het regionale MIRT-onderzoek vormen het startpunt voor het identificeren van mogelijke (kansrijke) maatregelen. Daarbij zijn de doorstroming op de A1 en binnen de A1/A30 de uitgangspunten. Invloed op deze opgave zijn verschillende oplossingsrichtingen op het gebied van:

- Toevoegen van capaciteit A1
  - o Barneveld –Voorthuizen en vice versa
  - o weefstroken
- Aanpassen aansluiting A30
  - o Optimalisatie en aanpassing verbindingbogen
  - o De aansluiting van de N301 op de A1/A30
- Maatregelen op het onderliggend wegennet

Op basis van de probleemanalyse worden logische alternatieven ontwikkeld en kunnen aanvullende maatregelen worden geïdentificeerd en beoordeeld.

### **3.3 Omgang met meekoppelkansen**

Bij meekoppelkansen gaat het om het benutten van kansen die zich aandienen om meerwaarde te creëren of werk-met-werk te kunnen maken. In deze MIRT-verkenning worden mogelijke meekoppelkansen in beeld gebracht die binnen het projectgebied en directe omgeving vallen, en daarbij verkeerskundig van aard zijn dan wel gekoppeld kunnen worden aan de wettelijk verplichte eisen op het vlak van mitigatie en compensatie, ofwel een kans vormen voor het bereiken van (rijks- en regio)doelstellingen op andere beleidsterreinen in het ruimtelijk-fysieke domein, zoals klimaatadaptatie.

Het benoemen van meekoppelkansen betekent niet dat de uitwerking of realisatie daarvan onder de scope van de verkenning gaat vallen. Betrokken partijen kunnen separaat afspraken maken over de uitwerking, financiering of uitvoering van een meekoppelkans. Daarnaast kunnen meekoppelkansen ingezet worden als mogelijk mitigerende of compenserende maatregel, als negatieve effecten van de alternatieven dat noodzakelijk zouden maken. Verder wordt hierbij opgemerkt dat er sprake is van een budget dat gelabeld is voor de realisatie van dit project. Dit betekent dat dergelijke kansen alleen als kansrijk betiteld kunnen worden als de vragende partij(en) voor financiering kan (kunnen) zorgen.

Mogelijke meekoppelkansen die naar voren zijn gekomen bij verschillende gesprekken met de regio zijn:

- Water en klimaatadaptatie.
- Meervoudig ruimtegebruik
- Gebiedsontwikkeling
- Landschappelijke inpassing

Meekoppelkansen zullen in een vroeg stadium van de verkenning worden geïnventariseerd. Vervolgens zal beoordeeld worden of, en in welke mate de betreffende meekoppelkansen daadwerkelijk gekoppeld kunnen worden aan de

kansrijke alternatieven. Verder wordt hierbij ook gekeken op welke manier de geïdentificeerde meekoppelkansen zich verhouden tot de in paragraaf 3.5 beschreven procedure voor deze verkenning.

Tenslotte maakt duurzaamheid deel uit van het onderzoek dat wordt uitgevoerd in het kader van deze MIRT-verkenning. De verschillende oplossingen worden mede daarop beoordeeld.

Echter, het gaat om meer dan alleen de beoordeling van effecten; mogelijk zijn er ambities en kansen die meegekoppeld kunnen worden. Daarom zal hier apart aandacht aan besteed worden, zodat bij vaststelling van het voorkeursalternatief helder is wat meegenomen wordt in de opdracht voor de volgende planfase.

### **3.4 Het budget**

Voor de uitvoering van het project A1/A30 Barneveld is € 40,9 miljoen <sup>5</sup>(prijspeil 2018, incl. BTW) beschikbaar. Dit vormt het budget voor realisatie van het te kiezen voorkeursalternatief binnen de MIRT-verkenning. Hiervan is 7,5 miljoen euro beschikbaar van de provincie Gelderland, 1 miljoen euro van de regio Foodvalley en de resterende 32,4 miljoen van het Rijk. Ook de wettelijke vereisten vanuit onder meer mitigatie en compensatie dienen hieruit te worden gefinancierd. De studiekosten (verkenning en planstudie) worden betaald door het rijk en vormen geen onderdeel van de 40,9 mln. Verandering in B&O-kosten van de rijksinfrastructuur worden wel in de verkenning in beeld gebracht, maar worden niet uit dit budget betaald.

### **3.5 De Tracéwetprocedure zonder (sectorale) structuurvisie wordt gevolgd**

Voor dit project is de tracéwetprocedure verplicht. De Tracéwet beoogt een zorgvuldig proces voor de besluitvorming over de aanleg of het wijzigen van de hoofdinfrastructuur.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is het bevoegd gezag en stelt het Tracébesluit vast.

De Tracéwet kent twee mogelijke procedures voor zogenoemde Tracéwet-plichtige activiteiten. Een (sectorale) structuurvisie is verplicht bij een wegverbreding met meer dan twee rijstroken (beide richtingen bij elkaar opgeteld). Naar verwachting zal de A1 niet met meer dan twee rijstroken worden verbreed als resultaat van de verkenning. Daarom wordt in deze startbeslissing uitgegaan van de reguliere Tracéwetprocedure zonder structuurvisie.

Met het niet opstellen van een structuurvisie, is er geen sprake van een (kaderstellend) plan en is er geen verplichting tot het opstellen van een zogenoemde plan-MER in deze verkenning. Verder is er sprake van activiteit die betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer, maar minder dan 10 kilometer waardoor er sprake is van een verplichte m.e.r.(beoordeling)-procedure. Deze zal deels plaats vinden tijdens de verkenning. In het geval dat gedurende de verkenning toch belangrijke negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, zal alsnog een eerste fase project-MER moeten worden opgesteld.

---

<sup>5</sup> Dit bedrag is tot stand gekomen door middel van bijdrage van het rijk en bijdrage van de regio wat gezamenlijk 75% van de financiering besloeg van de goedkoopste geraamde variant.

### 3.6 De planning tot aan realisatie

Conform Sneller & Beter bedraagt de maximale doorlooptijd van een MIRT-verkenning twee jaar. Vanwege de relatief beperkte scope kan deze verkenning mogelijk sneller doorlopen worden. Afhankelijk van het te kiezen voorkeursalternatief geldt dit mogelijk ook voor de planuitwerking.

#### Indicatieve planning:

Verkenning t/m selectie voorkeursalternatief	2019 - 2020
Voorkeursalternatief vaststellen (incl. financiën)	BO MIRT 2020
Planuitwerking:	2021 - 2022
Ontwerptracébesluit:	2022
Tracébesluit	2023 -2026 (grote
bandbreedte vanwege TB Hoevelaken	
<i>Start realisatie</i>	<i>Nadere indicatie wordt na de verkenning bepaald</i>

## 4 Organisatie

### 4.1 Rijk en regio werken samen aan de MIRT-verkenning

#### *Verantwoordelijkheid en trekkerschap*

De verantwoordelijkheid en het trekkerschap voor deze MIRT-verkenning berust namens het Rijk bij het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RWS heeft een belangrijke rol als kennisleverancier, trekker van de latere planuitwerking en als wegbeheerder. IenW is op basis van de Tracéwet verantwoordelijk voor besluitvorming over wijzigingen aan het hoofdwegennet. Provincie Gelderland en Regio Foodvalley doen als medefinanciers mee aan gezamenlijke besluitvorming.

#### *Governance structuur*

Het realisatiebudget is afkomstig van drie verschillende partijen. Deze partijen beslissen dus in gezamenlijkheid over te zetten (tussen)stappen. Formele bevoegdheid voor het nemen van de Voorkeursalternatief en het Tracébesluit ligt bij de minister van IenW. De voorbereiding van deze overleggremia ligt bij het bevoegd gezag van IenW daarin ondersteund door het projectteam.

Aangezien het de rijksinfrastructuur betreft is de minister bevoegd gezag. De minister beslist derhalve over het voorkeursalternatief, met daarbij uiteraard gehoord hebbende de hiervoor genoemde gremia.

De specifieke governance structuur voor de verkenning wordt gezamenlijk vastgelegd in het nog vast te stellen plan van aanpak.

### 4.2 Participatieproces

Voor een succesvolle MIRT-verkenning is, naast een solide projectorganisatie en afstemming met aanpalende projecten, de samenwerking met stakeholders onontbeerlijk. Om zowel deze MIRT-verkenning als het uiteindelijke project goed te laten functioneren, is het belangrijk stakeholders in de juiste rol te betrekken. Het uitgangspunt daarbij is onderscheid maken in de rollen meeweten, meedenken, meepraten, meewerken en meebeslissen. Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden, waaronder (georganiseerde) bewoners en bedrijven in de directe omgeving van het traject, zullen gedurende de verkenning en in de fases daarna worden betrokken. De participatieaanpak wordt uitgewerkt in een Participatieplan. Dit zal nader uitgewerkt worden in het plan van aanpak voor deze verkenning.

## Bijlage A Bronnenlijst

- Structuurvisie Infrastructuur en ruimte (SVIR) (2012);
- Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, (2016);
- Eindrapport regionaal MIRT onderzoek A1/A30 aansluiting Barneveld;
- Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 (2017);
- Afsprakenlijst vervolg Bestuurlijke Overleggen MIRT, 21 november 2018;
- ANWB file top 50 2017 en 2018
- Stichting incident management Nederland "Gevaarlijkste 1km wegvakken in 2018".



## Bijlage B Betrokken stakeholders bij totstandkoming startbeslissing

Organisaties die zijn geconsulteerd bij de totstandkoming van deze startbeslissing en in de verkenningsfase ook een rol zullen krijgen, zijn:

- Provincie Gelderland
- Gemeente Barneveld
- Regio Foodvalley
- Waterschap Vallei en Veluwe