ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

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

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

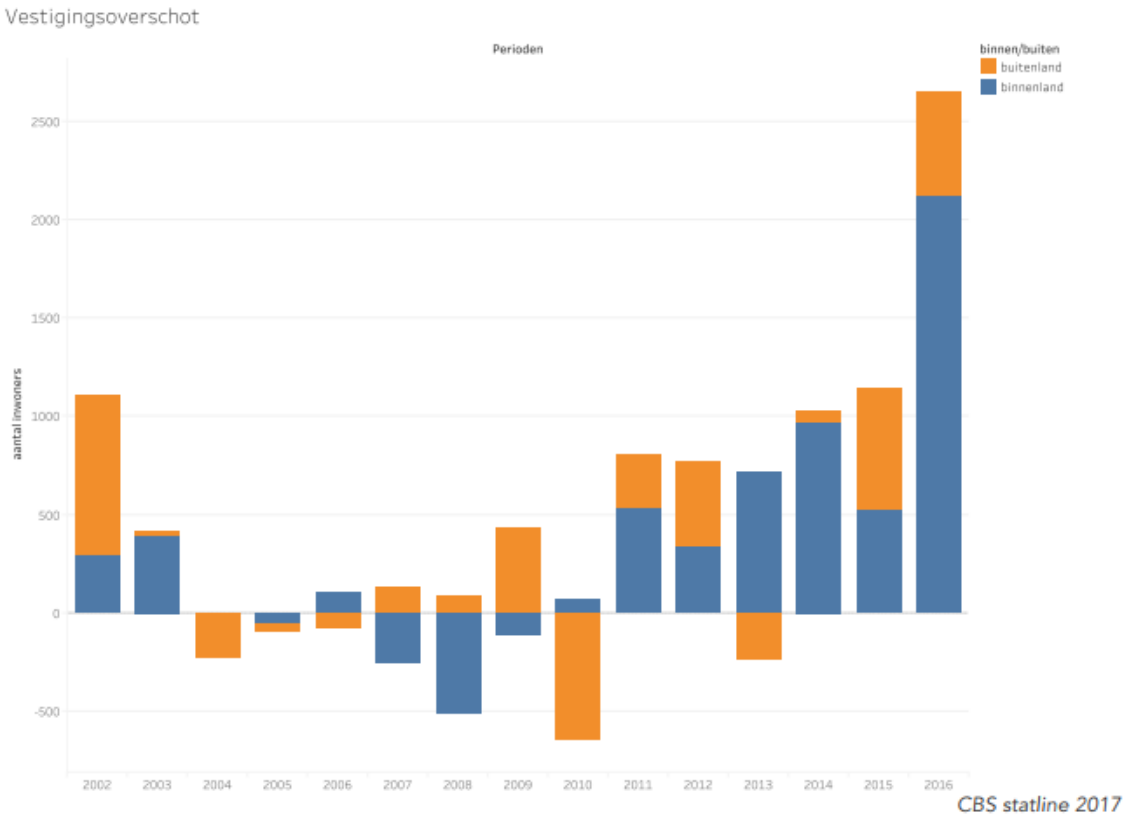
2.1 Huidige situatie

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[1].



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

[1] 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.

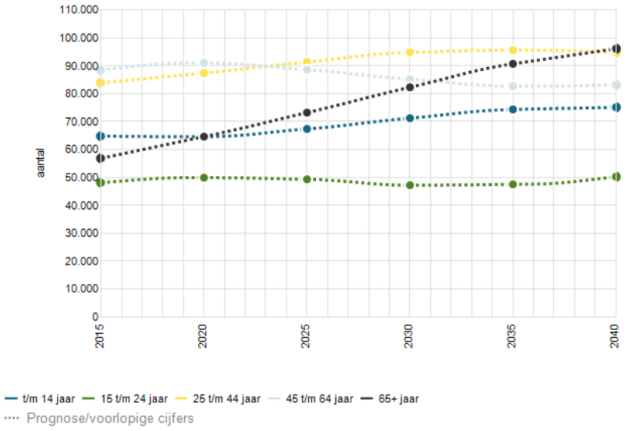
2.2.2 Prognoses

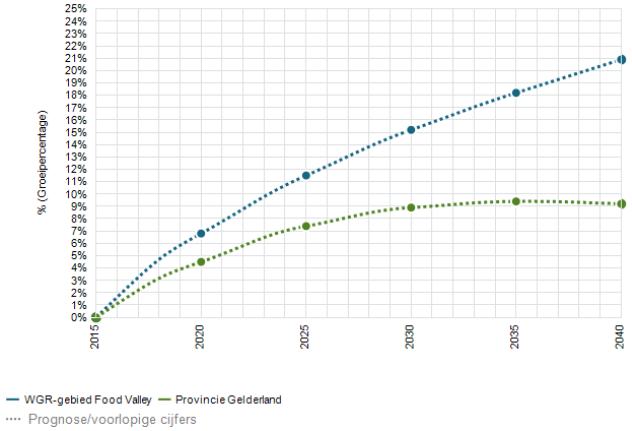
In Nederland worden twee modellen gebruikt voor het maken van prognoses; Pearl en Primos. Deze modellen gebruiken verschillende methoden om de ontwikkeling van de bevolking en huishoudens op regionaal/lokaal te schatten. Beide modellen gebruiken de nationale bevolkings- en huishoudensprognoses van het 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.[2]

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.

[2] Bron: O&S juli 2017 (Amersfoort in Cijfers).

2.3 Opgaven

De hierboven beschreven regionale demografische ontwikkelen 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. Dee verdeling over de gemeenten is weergeven 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
Totaal	14.500

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.

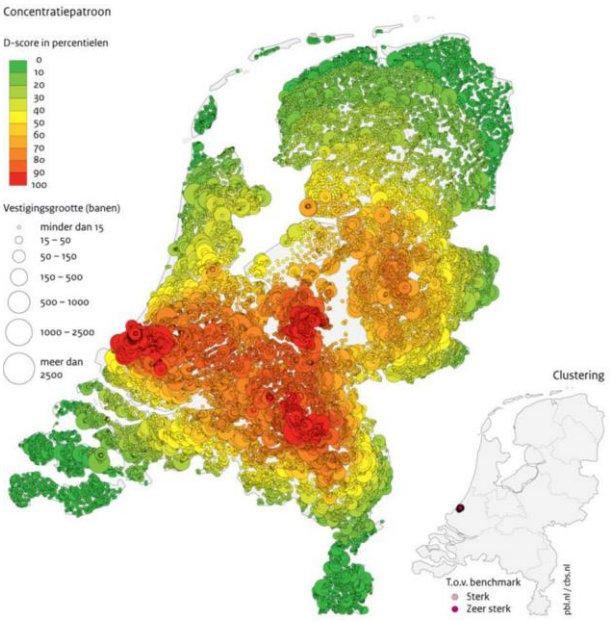
De Provincie Utrecht heeft in de Provinciale Structuurvisie 2013 - 2028 (PRS) een woningbouwprogramma opgenomen van 68.175 woningen in de periode tot en met 2028, waarvan 16.480 woningen in de regio Amersfoort. In 2015 bedroeg het restant binnen het programma voor de regio Amersfoort 15.138 woningen. 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

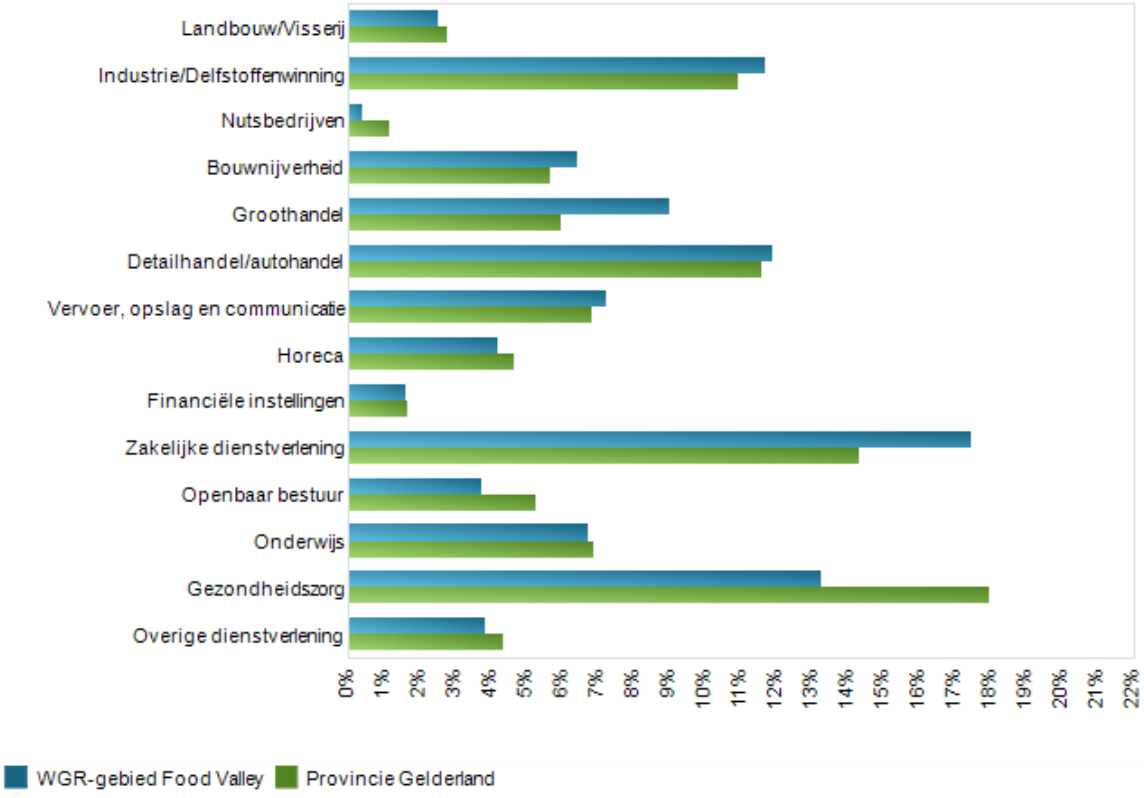
3.1 Huidige situatie

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).

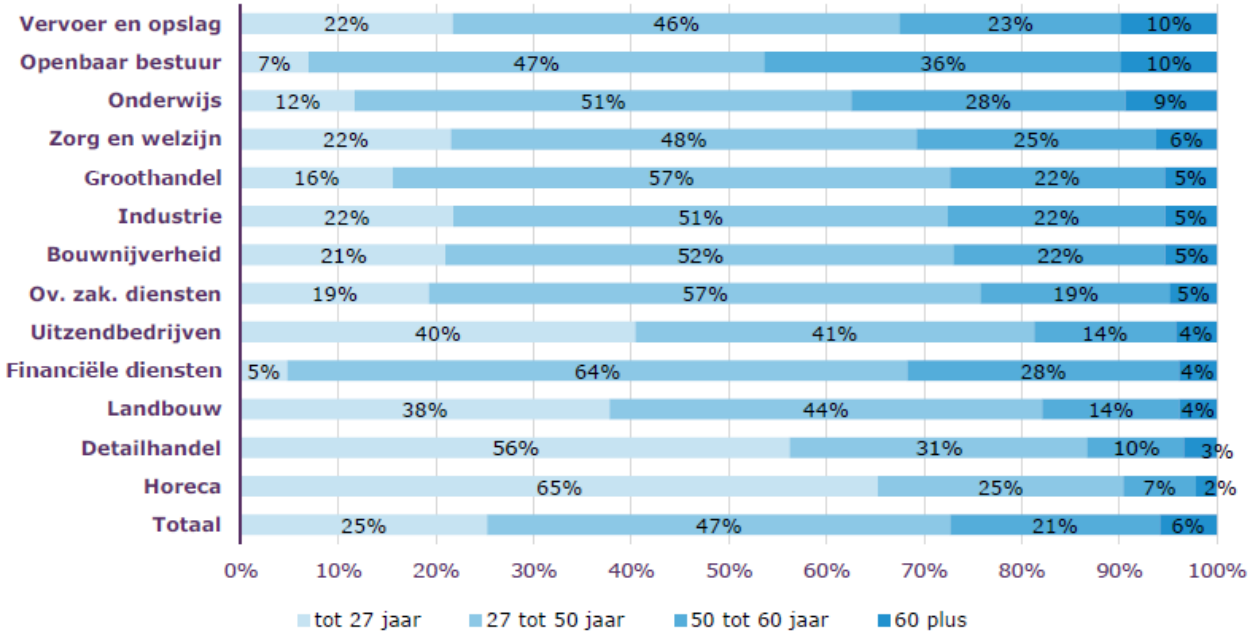
De sectoren met het grootste aandeel banen (zie Figuur 5) in FoodValley zijn het agro-complex (13,4%), de transport- en logistieke sector (12,5%), de maakindustrie (11,7%), het health/medisch cluster (11,2%) en het food cluster (10,6%). De werkgelegenheidsontwikkeling in de Regio FoodValley lag in 2016 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 vergrijsde 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



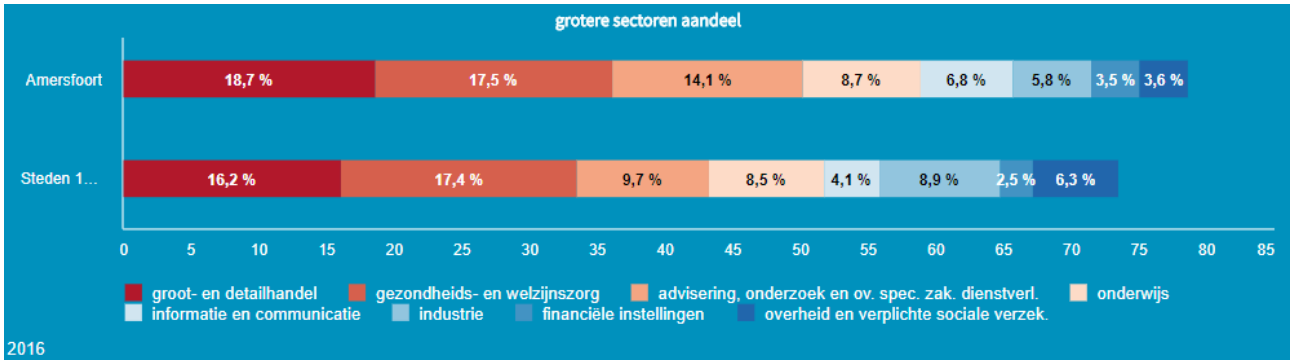
Figuur 5 Banen per SBI Sectie (%, 2016) Bron: Prov. GD, Bureau Economisch Onderzoek / Provinciale Werkgelegenheid Enquête Gelderland / Lisa.



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

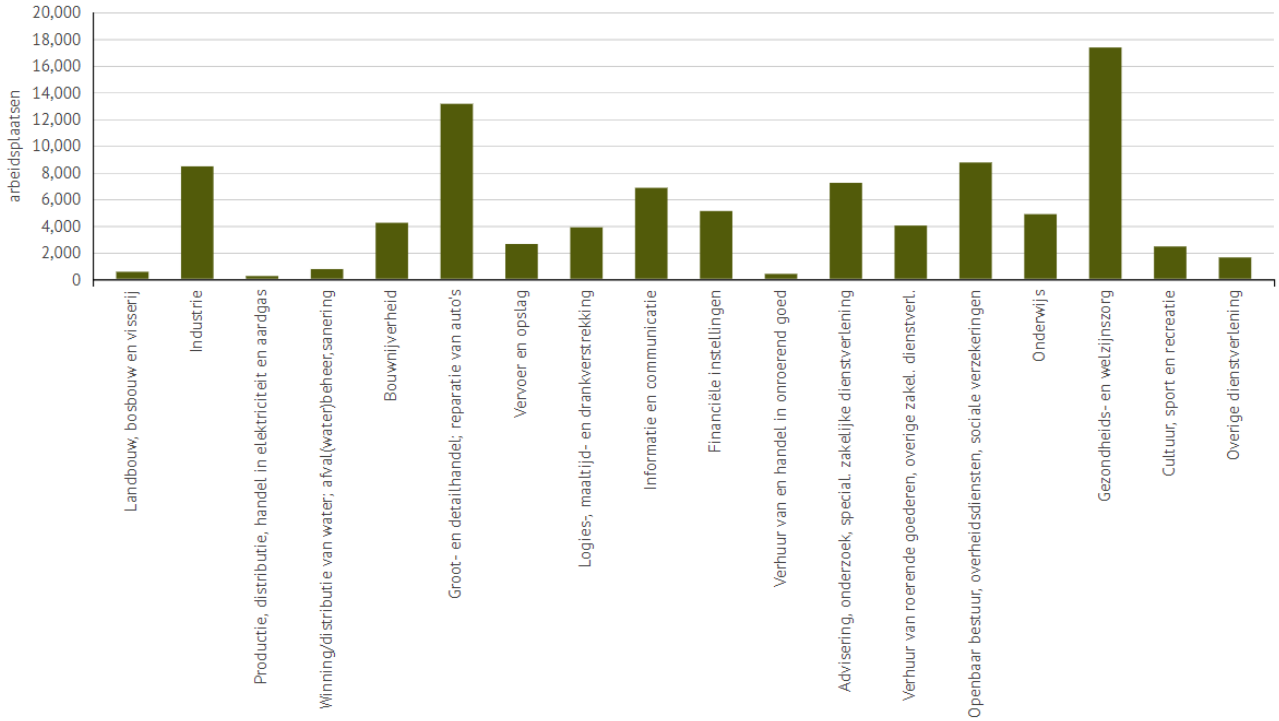
Twee derde van de banen in de Regio FoodValley wordt ingevuld door inwoners van de regio zelf (drie kwart van de lokale beroepsbevolking). De inkomende pendel (ca. 41.000 personen) is vooral afkomstig uit Utrecht (14.000), Arnhem-Nijmegen (10.400) en de Noord-Veluwe (4.800). Bijna 27.000 personen werken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



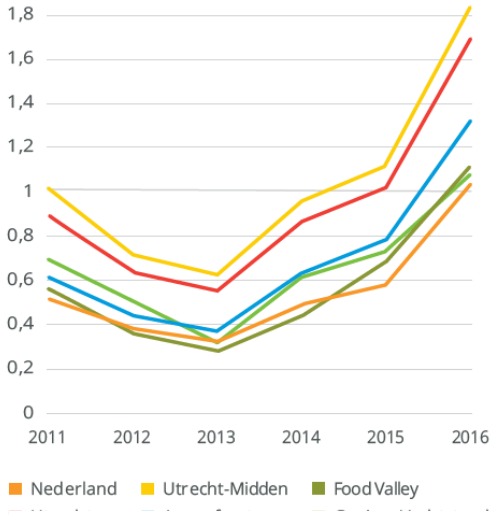
Figuur 7. Grotere sectoren aandeel werkgelegenheid in Amersfoort, 2016. Bron: amersfoortincijfers.nl.

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.

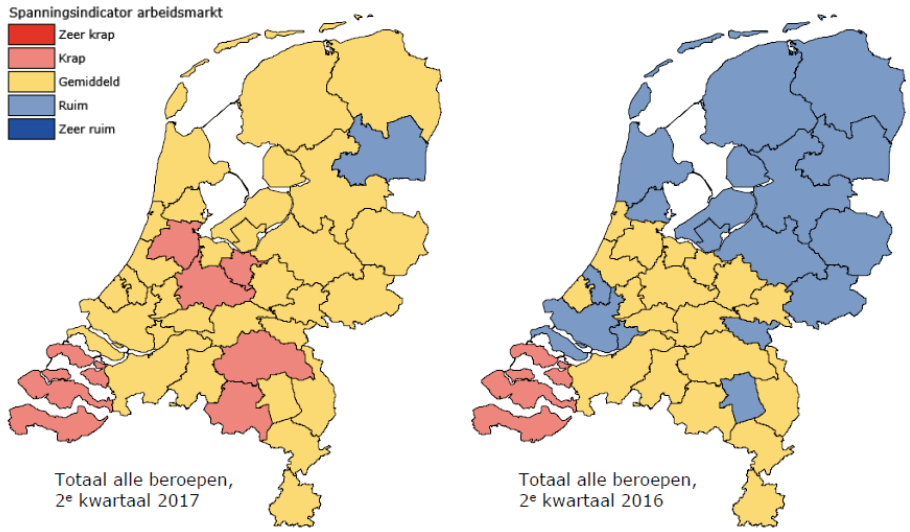
De 'war for talent' is een hypothese waarbij het door schaarste op de arbeidsmarkt vechten wordt voor bedrijven om de juiste talenten aan zich te binden. Verschillende studies trekken echter verschillende conclusies en momenteel is de teneur dat deze ontwikkeling in Nederland nog even zal uitblijven. 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[3]. 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.

[3] 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
Alle economische activiteiten	175.600	1,0	217.000	0,7

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

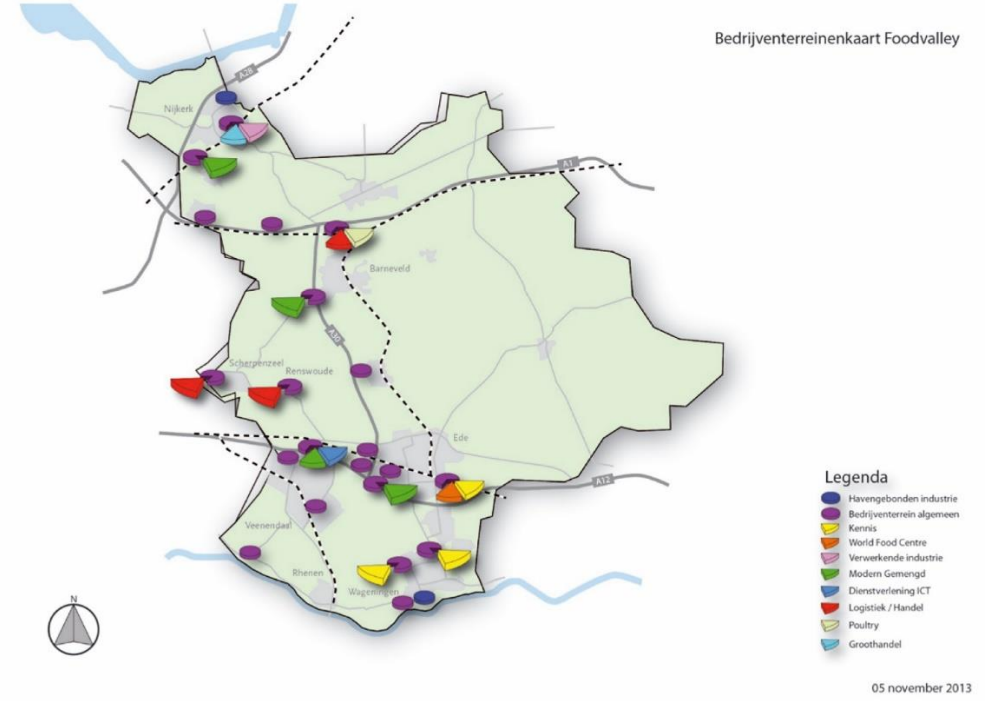
In lijn met de ontwikkeling van de kenniseconomie, groeit de vraag naar hoogopgeleiden (of specifieker, mensen met hoog innovatief vermogen en autonomie) sterker dan ooit. Ook zullen er minder vakmensen met een ambacht (bijvoorbeeld in de techniek) beschikbaar zijn. Als gevolg hiervan ondervindt FoodValley 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)
Barneveld	Regionaal • Harselaar Zuid 1a (19 ha) • Harselaar Oost Driehoek (19,8 ha) • Harselaar West-west (2,2 ha) Lokaal • De Briellaard uitbreiding (1,8 ha) • Bedrijventerrein Puurveen (0,6 ha)	Regionaal • Harselaar Zuid 1b (20 ha) Lokaal • Voorthuizen • Uitbreiding Stroe
Ede	Regionaal • Klomp Oost (22 ha) • BT A12 (19 ha) • Bedrijvenpark De Vallei (3,8 ha) Lokaal • Het Laar (3,4 ha)	Regionaal • WFC (fase 1) (6 ha) Lokaal • De Stroet Uitbreiding (6,5 ha) • Harskamp Uitbreiding (3,6 ha) • Uitbreiding Ederveen (1,5 ha)
Nijkerk	Regionaal • De Flier (21,8 ha) • Smidspol (3,2 ha) • Arkerpoort (2,2 ha) Lokaal • Uitbreiding Horstbeek (1,1 ha)	
Renswoude	Lokaal • Groot Overeem (0,8 ha)	Lokaal • Uitbreiding Groot Overeem (3,5 ha)
Rhenen	-	Lokaal • Lokaal BT
Scherpenzeel	-	Lokaal • Uitbreiding 't Zwarte Land
Veenendaal	Regionaal • De Batterijen (3 ha) • De Vendel (1,1 ha)	
Wageningen	Regionaal • Wageningen Campus (1 ha) • Nudepark 2, fase 1 (6 ha) • BSPW Kortenoord (4,8 ha) • Haven (0,7 ha)	Regionaal • Wageningen Campus (2,8 ha) • Nudepark 2, fase 2 (6 ha) • Uitbreiding Wageningen Campus

Tabel 4 Aanbod areaal bedrijventerreinen in de regio FoodValley.

Doelgroepen	Behoefte	Geschikt aanbod (onherroepelijk of bijna onherroepelijk)
Productie	• 15 ha	• De Flier (21,8 ha) • Harselaar Zuid 1a (19 ha) • BT A12 (19 ha) • Nudepark 2 (6 ha) • De Klomp Oost (22 ha)
Logistiek, (groot) handel, transport	• 74 ha	• De Flier (21,8 ha) • Harselaar Zuid 1a (19 ha) • BT A12 (19 ha) • Nudepark 2 (6 ha) • De Klomp Oost (22 ha)
Dienstverlening/ICT/ Kennis	• 25 ha	• BSPW Kortenoord (4,8 ha) • De Batterijen (3 ha) • BP De Vallei (3,8 ha) • Wageningen Campus (1 ha)

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

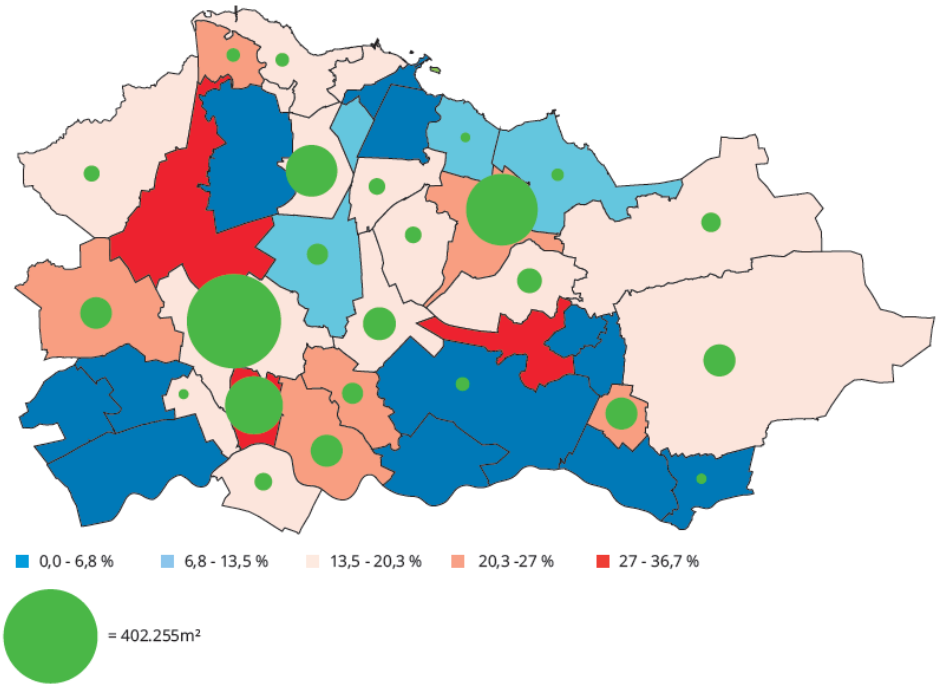
De voorraad kantoorruimte in de regio bedraagt 851.000 m² bruto vloeroppervlak, waarvan begin 2016 circa 12% leeg stond (105.000 m²). De leegstand varieert fors per gemeente, zoals Figuur 12 laat zien.

Gemeente	Voorraad 01-01-2016	Aanbod (leegstand) 01-01-2016	
	Absoluut (m²)	*Absoluut (m²)*	*Relatief (%)*
Barneveld*	97.860	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 Spoorkamp 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 m² 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.

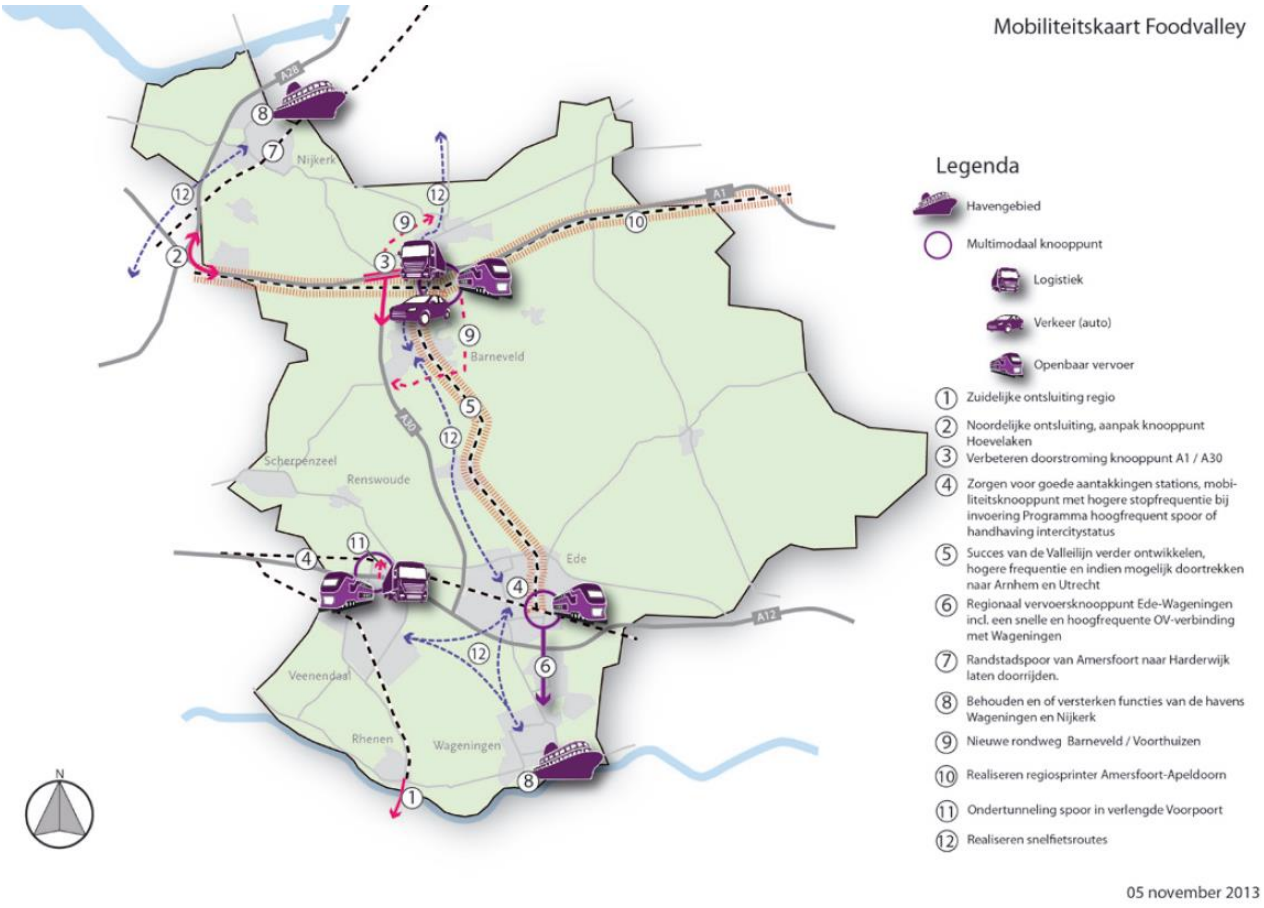


Figuur 13. Leegstand kantoren als percentage van verhuurbare oppervlakte, 2016 (Bron: Utrecht+ Economisch Beeld).

Kenmerkend voor de regio FoodValley is dat een groot deel van de kantorenvoorraad 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 m² 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/Voorthuizen aan (nr. 9), en plannen voor een snelfietsroute.



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 kantorenvoorraad 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)

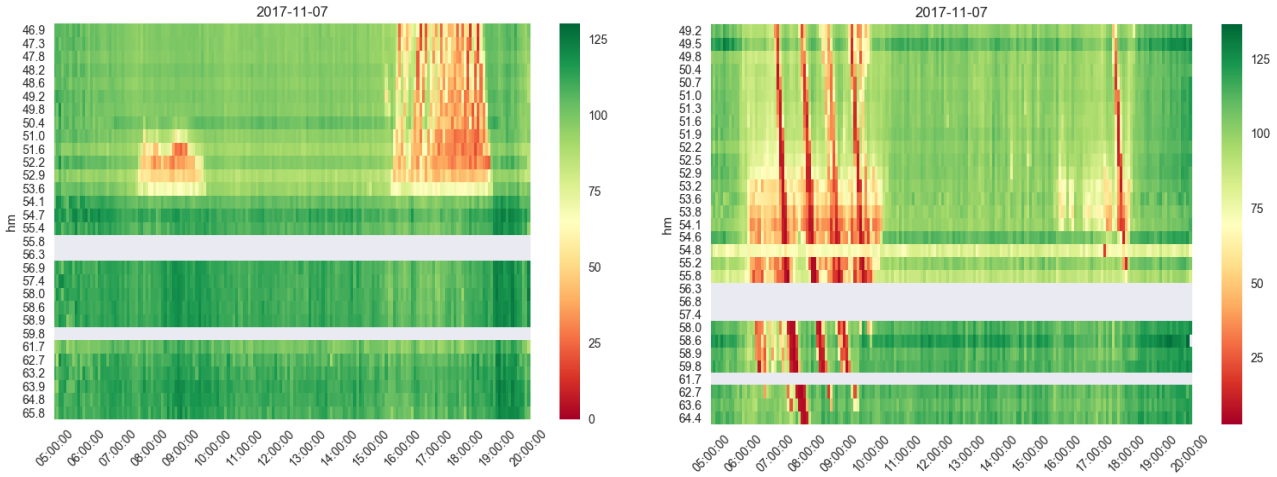
De A1 is een belangrijke schakel in het Nederlandse wegennetwerk en heeft ter hoogte van de aansluiting met de A30 meerdere functies, waaronder[4]:

- 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).

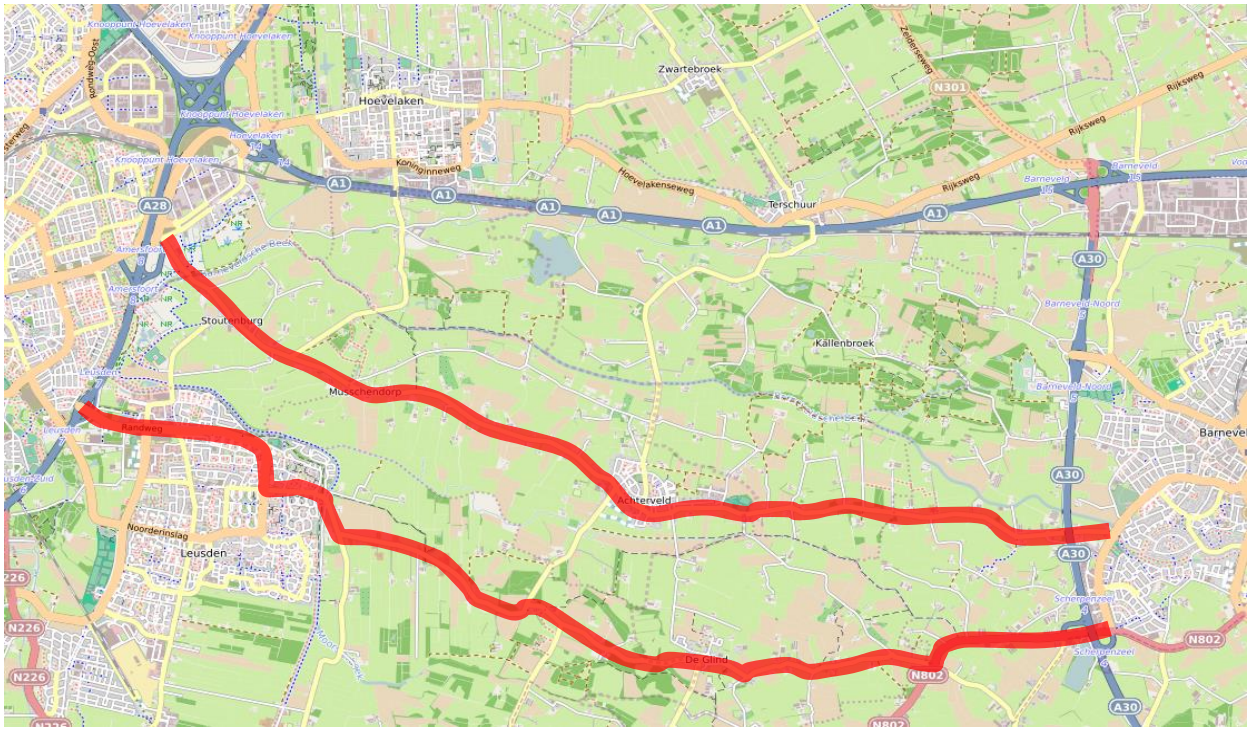


Figuur 15. Gemiddeld verkeersbeeld november 2017 (bron: NDW).

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).

[4] 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). 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[5].

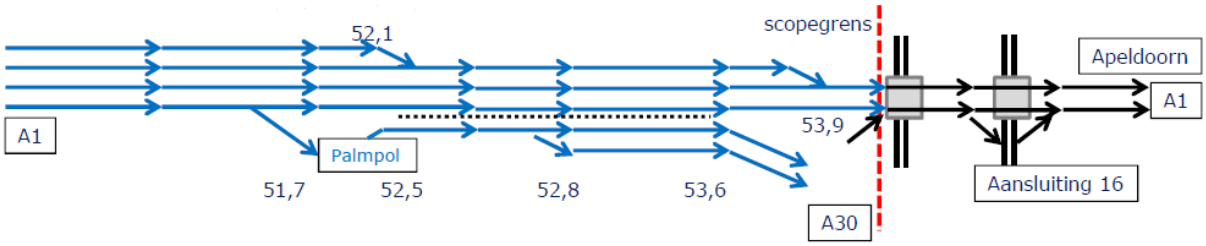
5.2 Prognoses

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.

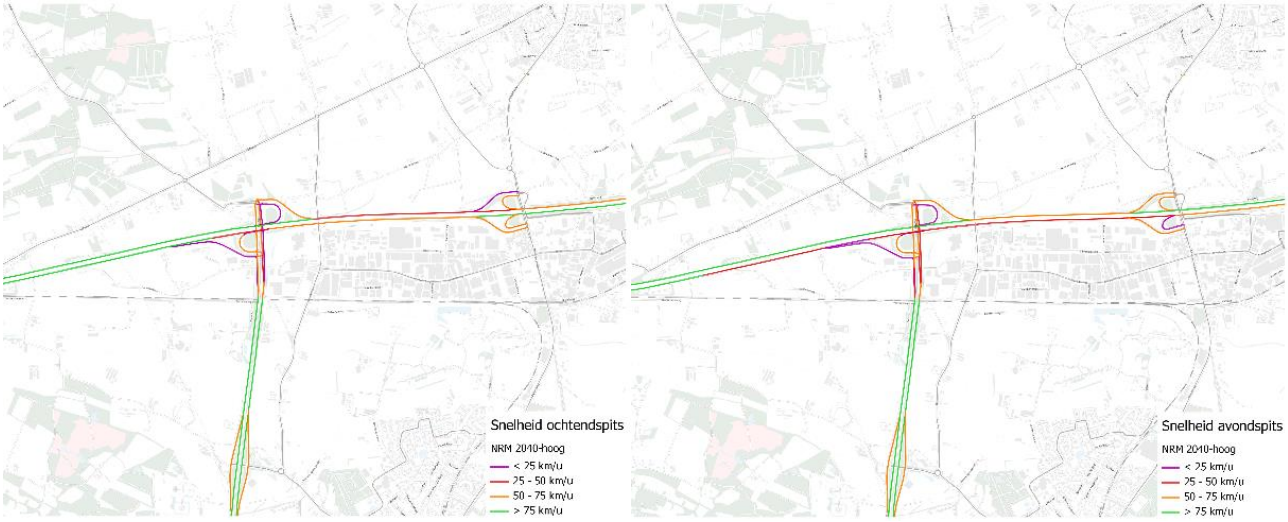
[5] Valleilijn Connexxion Amersfoort – Ede-Wageningen - Reizigersonderzoek & tellingen, Tussenrapportage OV idee, november 2017.



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 weggennet (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 terugslag 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 NCMA 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).



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

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.

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	**Topsectorenbeleid 2011**	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.
	Agenda Stad 2015 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	**Gebiedsagenda Oost-Nederland 2013** 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. 1. Bedrijven en bedrijvigheid • De Topsector Food verder uitbouwen; • Het toerisme verder ontwikkelen; • Bedrijventerreinen; • Ontwikkelen bedrijventerreinen en KennisAs. 2. Onderwijs en arbeidsmarkt • De KennisAs Ede - Wageningen versterken; • Een goede match tussen onderwijs en arbeidsmarkt realiseren. 3. Mobiliteit en bereikbaarheid • Bepalen van de beste locaties voor gespecialiseerde bedrijfsterreinen; • Mobiliteitsmanagement; • Een aantal knelpunten aanpakken. 4. Wonen en woningmarkt • Afstemming van de ontwikkelingen op de woningmarkt; • Woonbeleid ook laten gaan over het bestaande woningaanbod. 5. Vernieuwing landbouwsector • Hoe omgaan met het afnemende aantal bedrijven; • Schaalvergroting combineren met innovatie: license to produce. 6. Kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid • Dynamiek is nodig om de economische waarde te behouden; • Anticiperen op meer extreme weersomstandigheden.
	Strategische Agenda 2015-2019 Regio FoodValley Ondernemers, overheid en onderwijs- en onderzoeksinstellingen (triple helix) uit de Regio FoodValley	• Uitbouwen van de zogenaamde global pipelines (internationale kennisnetwerken); • Versterken van de duurzame leefomgeving; • Vergroten van de innovatiekracht; • Meer zichtbaarheid en profilering; • Verbreden van de kennisuitwisseling. Aan deze agenda is een uitvoeringsprogramma gekoppeld, namelijk het Uitvoeringsprogramma Triple Helix Regio FoodValley 2016-2019.

	Agenda/visie, partijen	Speerpunten
	Gebiedsvisie Regio FoodValley 2030 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: • Faciliteren bedrijven; • Relatie onderwijs en arbeidsmarkt afstemmen; • Mobiliteit en bereikbaarheid verbeteren; • Regionaal afstemmen woningmarkt; • Vernieuwing Landbouwsector; • Kwaliteit leefomgeving; • Duurzaamheid; • Recreatie.
	Visie werklocaties FoodValley 2017-2025 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.
	Beleidskader economie Provincie Gelderland	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.: • AgroFood in brede zin; • de industrie; • de internationaal opererende logistieke sector; • toerisme & recreatie. 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.
	Omgevingsvisie Provincie Gelderland 2015	Bij het opstellen van de Omgevingsvisie kwamen vier majeure opgaven naar boven: 1. Economische kracht van de Stedelijke netwerken (Arnhem-Nijmegen, Ede-Wageningen, Stedendriehoek) beter benutten, bijvoorbeeld door: • De aanpak van winkel- en kantoorleegstand; • Hoe omgaan met de woningmarkt; • De in- en externe bereikbaarheid van werklocaties; • Voorzieningen. 2. Gelderse corridor (Rivierengebied, Stadsregio Arnhem Nijmegen) 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. 3. De natuurlijke kwaliteit van de Veluwe versterken en dat economisch beter uit te nutten. 4. In de Achterhoek (maar niet alleen in deze regio) aanpassen aan de demografische ontwikkelingen en voldoen aan de regionale behoefte aan werk, wonen/woonomgeving en bereikbaarheid.
Gemeentelijk	**Ontwikkelstrategie Westrand Apeldoorn 2017-2030** 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 schaalsprong 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, Vilentium 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 Barnveld.

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 ontwikkelen 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 opgaaf. 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 aantoont 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, veranderd 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. Teven 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). 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). 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
- 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