

STARTBESLISSING A15 Papendrecht-Gorinchem

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Startbeslissing MIRT-verkenning

A15 Papendrecht - Gorinchem



DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING VOOR DE STARTBESLISSING A15 PAPENDRECHT-GORINCHEM	3
1.2	RESULTATEN UIT HET VERKEERSONDERZOEK A15	4
1.3	AFBAKENING: PROJECTGEBIED EN STUDIEGEBIED	5
1.4	LEESWIJZER	5
2	OPGAVE EN DOELSTELLING	6
2.1	DE A15 PAPENDRECHT-GORINCHEM IS VAN NATIONAAL EN REGIONAAL BELANG	6
2.2	URGENTE BEREIKBAARHEIDSOOGAVE	6
2.3	DOELSTELLING: VERBETEREN VAN DE DOORSTROMING OP DE A15 PAPENDRECHT-GORINCHEM	7
2.4	RAAKVLAKKEN MET ANDERE PROJECTEN EN ONTWIKKELINGEN ZIJN IN BEELD	7
2.5	GEDRAGEN BEELD VAN DE OPGAVE.....	7
3	AANPAK, OPLOSSINGSRICHTINGEN EN PROCEDURE	9
3.1	TRACÉWETPROCEDURE MET STRUCTUURVISIE	9
3.2	VIER FASEN IN DE MIRT-VERKENNING: START, ANALYSE, BEOORDELING EN BESLUITVORMING	10
3.3	VERSCHILLENDE OPLOSSINGSRICHTINGEN WORDEN IN ALTERNATIEVEN UITGEWERKT	12
3.4	MEEKOPPELKANSEN.....	12
3.5	BEKOSTIGING VAN MAATREGELEN	13
3.6	PLANNING	13
4	ORGANISATIE	15
4.1	RIJK EN REGIO WERKEN SAMEN AAN DE VERKENNING	15
4.2	PARTICIPATIEPROCES IS EEN BELANGRIJKE BOUWSTEEN VOOR EEN SUCCESVOLLE VERKENNING	16
	BIJLAGE A: BRONNENLIJST	17
	BIJLAGE B: BETROKKEN BESTUURSORGANEN BIJ TOTSTANDKOMING STARTBESLISSING	18
	BIJLAGE C: LIJST MET AFKORTINGEN	19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de Startbeslissing A15 Papendrecht-Gorinchem

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 zijn onderdelen van de A15 een groot knelpunt op basis van de economische verlieskosten. De verlieskosten bedragen voor het tracé Papendrecht-Gorinchem bij laag groeiscenario € 27 mln per jaar in 2030 en kunnen oplopen tot € 48 mln per jaar bij hoog scenario in 2040. Delen van het tracé staan in de NMCA 2017 in de top 50 voor 2030: op de plaatsen 7 en 13 bij een laag groeiscenario en op 13 en 20 bij een hoog groeiscenario.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Goederencorridors op 7 december 2017 is besloten dat Rijk en regio een brede MIRT-verkenning A15 starten waar in ieder geval het NMCA Knelpunt Gorinchem – Papendrecht onderdeel van uitmaakt. Op basis van het Verkeersonderzoek A15 (Maasvlakte – Duitse grens) wordt de scope voor de MIRT-verkenning bepaald. Hieronder staan de volledige afspraken uit het BO MIRT.

Doorstroming A15

- Ten aanzien van de A15 hebben partijen afgesproken om, mede op basis van de reservering vanuit het Rijk van € 200 miljoen voor de Goederencorridor Oost, voor de zomer 2018 een brede MIRT-verkenning A15 te starten waar in ieder geval het NMCA Knelpunt Gorinchem – Papendrecht onderdeel van uitmaakt.
- Op basis van het verkeersonderzoek (A15 Maasvlakte – Duitse grens) wordt de scope voor de MIRT-verkenning bepaald. De corridorpartijen Oost (provincie Gelderland, provincie Zuid-Holland, HbR en het ministerie van IenW) treden hierover in overleg en betrekken hierbij de uitkomsten van het verkeersonderzoek
- De provincie Zuid-Holland is bereid €30 miljoen bij te dragen voor de A15. De minister stelt aanvullend op de reeds beschikbare 200 miljoen Euro extra geld beschikbaar tot maximaal €100 miljoen zodat deze Verkenning kan starten.
- Als onderdeel van de verkenning onderzoeken partijen ook welke oplossingen op korte termijn een bijdrage leveren aan de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 en een bijdrage leveren aan de doelstellingen van de corridor Oost. Deze oplossingen kunnen ook worden gevonden in slim, duurzaam of multimodale verbindingen.

Afspraken BO-MIRT Goederenvervoer 7 december 2017

Tevens wordt rekening gehouden met de motie Dijkstra waarin verzocht wordt om breed te kijken naar oplossingen voor wegenknelpunten in de hele corridor en daarbij ook te zoeken naar oplossingen waarvoor geen procedures nodig zijn.

Door Rijk en regio is inmiddels een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de knelpunten en mogelijke oplossingen voor de problematiek op de A15. Het Verkeersonderzoek A15 bevestigt het beeld uit de NMCA dat er sprake is van forse knelpunten op de A15 met name tussen Papendrecht en Gorinchem. Deze knelpunten nemen zonder maatregelen sterk toe. Op basis van het verkeersonderzoek zijn voor de gehele corridor mogelijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht voor de korte, midden en de lange termijn.

Met de voorliggende Startbeslissing kan de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem van start gaan. De MIRT-verkenning richt zich op potentiële oplossingsrichtingen voor de langere termijn die de doorstroming op de A15 Papendrecht-Gorinchem verbeteren. Oplossingen voor de korte termijn worden parallel aan de MIRT-verkenning uitgewerkt in een Korte Termijn Aanpak (KTA) voor de gehele A15.

De status van een Startbeslissing is in de Tracéwet vastgelegd in artikel 2 lid 1. De beslissing wordt genomen door de Minister en is tot stand gekomen in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, de provincie Gelderland en Havenbedrijf Rotterdam. Hiermee wordt voldaan aan de in de Tracéwet gestelde vereiste om bij de voorbereiding van de Startbeslissing relevante bestuursorganen te betrekken.

Nieuwe MIRT-spelregels sinds november 2016

De MIRT-Verkenning wordt uitgevoerd volgens de eind 2016 vernieuwde MIRT-spelregels. Bij de Startbeslissing moet 75% zicht zijn op financiering. Bij de Voorkeursbeslissing moet de financiering inclusief de mogelijke cofinanciering duidelijk zijn. Niet alle opgestarte MIRT Verkenningen zullen door kunnen gaan naar de Planuitwerking. Daarover wordt elk jaar in het MIRT-proces met de regio's en de Tweede Kamer een afweging gemaakt.

Andere nieuwe elementen zijn:

- breed verkennen vanuit de opgave;
- adaptief programmeren;
- korte termijn maatregelen financieren uit het Infrafonds;
- duurzaamheid gekoppeld aan MIRT-opgaven.

1.2 Resultaten uit het Verkeersonderzoek A15

Het Verkeersonderzoek A15 heeft veel inzicht opgeleverd in opgaven en oplossingsrichtingen voor de gehele A15 inclusief de aansluiting met Duitsland over de A50 en A12 ten noorden van Arnhem. Van west naar oost is het beeld als volgt:

- Op het deel van de A15 dat onderdeel uitmaakt van de Ruit Rotterdam vinden veel ongevallen plaats door de hoge complexiteit van dit traject. Dit zorgt voor veel vertragingen en aantasting van de robuustheid. Korte termijn maatregelen zijn gewenst;
- Delen van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem kennen nu al structurele vertragingen die in de toekomst nog veel groter worden. Door de hoge filedruk zijn er ook veel ongevallen. Er is voldoende aanleiding om grootschalige infrastructurele maatregelen te overwegen op langere termijn. Korte termijn maatregelen zijn ook gewenst;
- Het deel van de A15 tussen Gorinchem en Ressen (aansluitpunt Via15) kent nu nog geen structurele doorstromingsproblemen. Als gevolg van ruimtelijk economische ontwikkelingen worden in de toekomst wel structurele doorstromingsproblemen verwacht. Er is echter onvoldoende aanleiding om nu al grootschalige infrastructurele maatregelen te overwegen. Het is wel wenselijk om op korte termijn net als op andere delen van de A15 te zoeken naar verbeteringen voor doorstroming, veiligheid en verkeermanagement;
- De aansluiting van de A15 met Duitsland via de A50 en A12 kent op dit moment forse doorstromingsproblemen. Verwacht wordt dat de Via15 deze problemen voor een deel zal oplossen. Het ligt derhalve niet voor de hand om grootschalige infrastructurele maatregelen te overwegen. Korte termijn maatregelen zijn terzake wenselijk.

Gezien de resultaten van het Verkeersonderzoek A15 ligt het voor de hand om de MIRT-verkenning te richten op het tracé Papendrecht-Gorinchem. In het Verkeersonderzoek A15 zijn ook multimodale oplossingsrichtingen naar voren gekomen waardoor bevestigd wordt dat de MIRT-verkenning een brede benadering dient te hebben.

Daarnaast is uit het Verkeersonderzoek A15 naar voren gekomen dat er behoefte is aan korte termijn maatregelen (0-4 jaar) op het gehele traject van de A15 inclusief de aansluiting met Duitsland over de A50 en A12.

In het BO MIRT 2017 is afgesproken dat als onderdeel van de MIRT-verkenning onderzocht wordt welke oplossingen op korte termijn een bijdrage leveren aan de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 en een bijdrage leveren aan de doelstellingen van de corridor Oost. Deze oplossingen kunnen ook worden gevonden in slim, duurzaam of multimodale verbindingen.

Geconstateerd is dat de looptijd van de verkenning minimaal 2 jaar is. Dat past niet goed bij de dynamiek en urgentie van korte termijn maatregelen. Daarom werken betrokken partijen inclusief provincie Gelderland een Korte Termijn Aanpak (KTA) uit parallel aan de MIRT-verkenning. Deze KTA valt buiten de scope van de Startbeslissing en zal ter besluitvorming afzonderlijk worden voorgelegd aan het BO MIRT 2018.

Het Verkeersonderzoek A15 heeft een groot aantal potentiële korte termijn maatregelen opgeleverd, waaronder ook maatregelen uit de Innovatieve Aanpak A15 van de Drechtsteden. Op grond daarvan zal de KTA bestaan uit de volgende onderdelen:

1. Locatiespecifieke maatregelen;
2. Corridorbrede maatregelen om alternatieven voor personenvervoer te stimuleren (fiets, OV en dergelijke);
3. Corridorbrede logistieke maatregelen (goederenvervoer);
4. Corridorbrede maatregelen om de verkeersafwikkeling te optimaliseren (verkeersmanagement en dergelijke).

Daarnaast kan onderzoek naar specifieke vraagstukken deel uit maken van de KTA. Een systematiek voor monitoring en evaluatie zal deel uit maken van de KTA zodat ontwikkelingen en effecten van maatregelen gevolgd worden en adaptief kan worden omgegaan met maatregelen.

1.3 Afbakening: projectgebied en studiegebied

De scope van de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem bestaat uit een projectgebied en een studiegebied. Het projectgebied is het gebied, waar het probleem moet worden opgelost; het betreft het traject van de A15 vanaf Papendrecht (A15, L79,8 km doorsnede alle rijbanen) tot Gorinchem (A15, L101,3 km doorsnede alle rijbanen), in beide richtingen met een lengte van 21,5 kilometer. Knooppunt Gorinchem valt binnen de scope van de verkenning evenals alle tussenliggende aansluitingen. Daar waar aansluitingen worden gedeeld met een andere MIRT-verkenning of project wordt middels raakvlakmanagement een effectieve werkwijze toegepast.

De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de te verwachten effecten (verkeer, milieu enz) van de te onderzoeken maatregelen. Het studiegebied zal daarom verschillen per te onderzoeken aspect en kan voor bepaalde onderwerpen ook andere delen van de A15 bevatten. In ieder geval worden de effecten onderzocht van eventuele capaciteitsuitbreidingen tussen Papendrecht en Gorinchem op doorstroming en verkeersveiligheid van het oostelijke deel van de A15.

1.4 Leeswijzer

Deze Startbeslissing is als volgt opgebouwd. Dit hoofdstuk, *hoofdstuk 1*, beschrijft de aanleiding en afbakening voor de MIRT-Verkenning. *Hoofdstuk 2* gaat in op het doel en de opgaven van de verkenning en ruimtelijk relevante ontwikkelingen. *Hoofdstuk 3* beschrijft de aanpak van de verkenning met aandacht voor het wettelijk kader en de te volgen procedure, het beoordelingskader, de te onderzoeken oplossingsrichtingen, 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 A15 Papendrecht-Gorinchem is van nationaal en regionaal belang

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de oost-westverbinding A15 Papendrecht-Gorinchem op verschillende schaalniveaus van belang is. In de eerste plaats voor het nationale en internationale netwerk van steden en regio's die een bijdrage leveren aan de Nederlandse economie. De A15 Papendrecht-Gorinchem speelt onder andere een belangrijke rol als as voor het goederenvervoer. In het licht van de ruimtelijk-economische kenmerken van het projectgebied spelen nog twee andere schaalniveaus een rol. Het tweede schaalniveau betreft het regionale netwerk van de provincies Zuid-Holland en Gelderland. Het derde schaalniveau gaat over de daily urban systems van de regio's Rotterdam, Drechtsteden en Rivierenland.

2.2 Urgente bereikbaarheidsopgave

De A15 Papendrecht-Gorinchem is van belang voor de Ruimtelijk Economische Ontwikkel Strategie (REOS), die inzet op het versterken van de agglomeratiekracht van Nederland. Het tracé vervult een cruciale rol in de doorstroming op de as Rotterdam - Duitsland en voor de bereikbaarheid van Rotterdam en Drechtsteden. Het toenemende verkeersaanbod betekent dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk komt te staan.



Heatmap filekiemen 2016 op A15 richting Duitse grens (Bron: Verkeersonderzoek A15)

De A15 Papendrecht-Gorinchem kent nu al problemen met doorstroming. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck. Toekomstige verkeersprognoses die uitgaan van verwachte ontwikkelingen ten aanzien van economie, demografie, gebiedsontwikkeling en aanpassingen in het netwerk laten een autonome groei van het verkeer zien. Hierbij nemen fileproblemen op de A15 Papendrecht-Gorinchem in de toekomst nog verder toe, met negatieve netwerkeffecten en daarmee gepaard gaande economische schade tot gevolg.

De A15 Papendrecht-Gorinchem heeft ook een relatief hoog aantal ongevallen over het hele tracé. Dit leidt tot problemen met betrouwbaarheid.

De dagelijkse congestie leidt tot een verslechterde bereikbaarheid van de regio's Rotterdam, Drechtsteden en Rivierenland, wat indirect leidt tot een minder aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Maatschappelijke organisaties als TLN, EVO, VNO/NCW en ANWB hebben herhaaldelijk aangegeven de filelast op dit traject als één van de grootste knelpunten te beschouwen en dat blijkt ook uit onderzoek.

2.3 Doelstelling: verbeteren van de doorstroming op de A15 Papendrecht-Gorinchem

De doelstelling van de MIRT-verkenning is het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgaven door het verbeteren van de doorstroming en de veiligheid in het projectgebied in beide richtingen, waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied per saldo verbetert. Zodoende levert het project een bijdrage aan de economische ontwikkeling op drie niveaus: nationaal, regionaal en lokaal. Eveneens wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen van het Programma Goederenvervoercorridors.

Hierbij geldt als randvoorwaarde dat er in de doorstroming op andere wegvakken (HWN en OWN) geen onaanvaardbaar negatief effect optreedt als gevolg van de maatregelen aan de A15 Papendrecht-Gorinchem (geen afwenteling).

2.4 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen zijn in beeld

In de (directe) omgeving van de A15 Papendrecht-Gorinchem is sprake van de volgende relevante ontwikkelingen en projecten die (mogelijk) van invloed zijn op de opgave:

- A27 Houten - knooppunt Gorinchem - Hooipolder;
- A15 Papendrecht – Sliedrecht;
- Programma Goederenvervoercorridors;
- Programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag:
 - Onderzoek bereikbaarheid Voorne/Putten waaronder Welplaatverbinding;
 - MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam;
- A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught: knooppunt Deil valt geheel binnen de betreffende MIRT-verkenning;
- ViA15;
- N322;
- N325 Arnhem;
- Vervanging/renovatie Brienenoordbruggen;
- Vervanging/renovatie Botlektunnel en Beneluxtunnel;
- Deltaprogramma Maas;
- Deltaprogramma Waal.

Op dit moment wordt al een geringe aanpassing op de A15 voorbereid met het project A15 Papendrecht – Sliedrecht waarbij maatregelen zijn voorzien met betrekking tot de doorstroming. Zowel de MIRT-Verkenning A15 als de Korte termijn maatregelen A15 worden in aanvulling op het al lopende project A15 Papendrecht –Sliedrecht gezien. De maatregelen uit de korte termijn aanpak zullen daarnaast vanwege de beperkte tijdshorizon niet op de ViA15 plaatsvinden, maar mogelijk wel op de huidige aansluiting van de A15 met Duitsland via de A12 en A50, en leidt dus niet tot een aanpassing van de scope van het project ViA15.

In de MIRT-verkenning wordt uitgewerkt hoe de raakvlakken met deze relevante ontwikkelingen en projecten worden beheerst. Het raakvlakoverzicht is niet limitatief en worden aangevuld met in de MIRT-verkenning opgedane inzichten. Mogelijk leveren deze ontwikkelingen ook meekoppelkansen op.

2.5 Gedragen beeld van de opgave

Verbetering van de doorstroming op de A15 Papendrecht-Gorinchem is niet alleen een nationale bereikbaarheidsopgave. Het is ook een sterke wens van de regionale overheden (provincies Zuid-Holland, Gelderland, Havenbedrijf Rotterdam en regio Drechtsteden), regionaal bedrijfsleven en diverse maatschappelijke en belangenorganisaties (zoals ANWB, EVO, TLN).

STARTBESLISSING A15 Papendrecht-Gorinchem

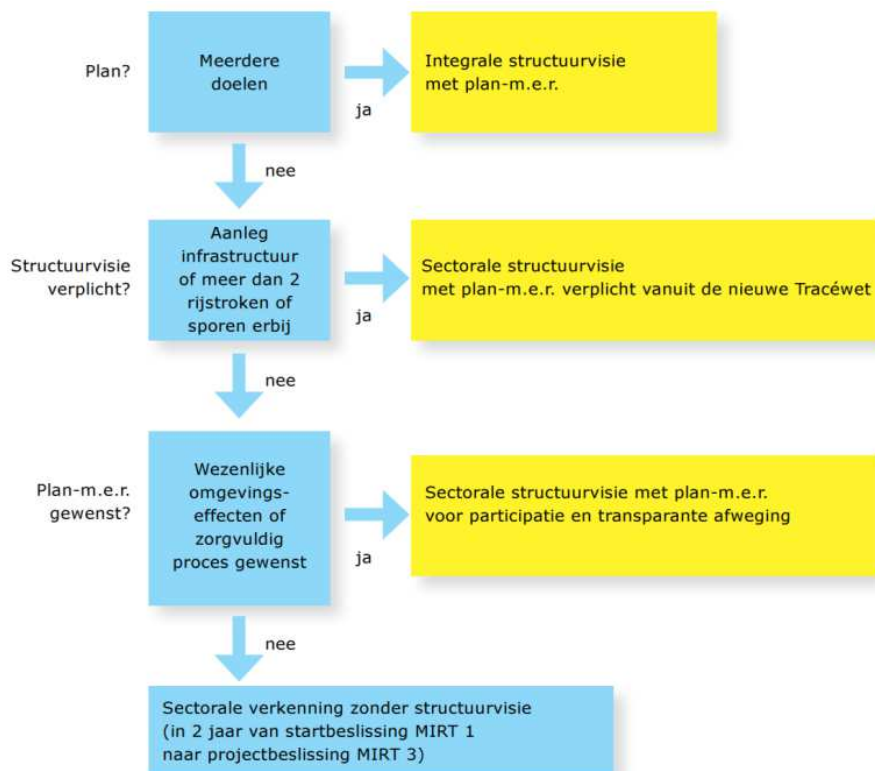
De totstandkoming van deze Startbeslissing is besproken met relevante bestuursorganen (zie bijlage B). Stakeholders onderkennen de problematiek en de bereikbaarheidsopgave voor dit deel van de A15 en hechten belang aan het goed in beeld brengen van oplossingsrichtingen en meekoppelkansen. Dit zal in het participatietraject gedurende de verkenning verder worden ingevuld.

3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure

3.1 Tracéwetprocedure met Structuurvisie

Voor deze MIRT-verkenning wordt uitgegaan van de geldende Tracéwet en het MIRT-spelregelkader. De Tracéwet kent twee mogelijke procedures voor Tracéwetplichtige activiteiten. In beide procedures vindt een verkenning plaats. De eerst mogelijke procedure kent drie formele beslismomenten, namelijk de Startbeslissing, het ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit. Bij de langere procedure wordt de Startbeslissing uitgewerkt in een Structuurvisie, op basis waarvan een voorkeursbeslissing wordt genomen. Als uitwerking daarvan komt er vervolgens een ontwerp-Tracébesluit en een Tracébesluit.

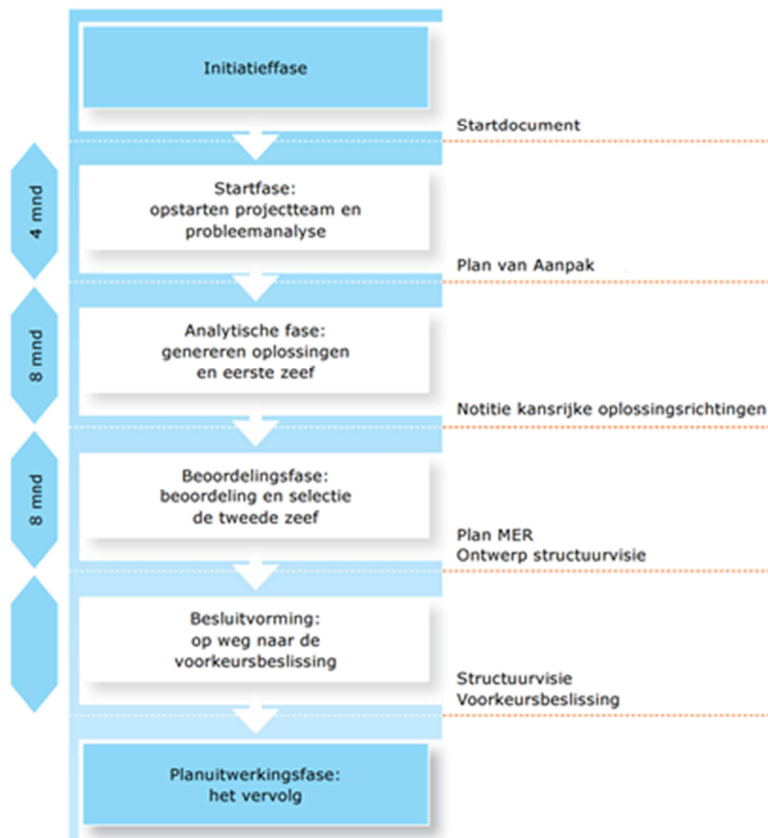
Hoewel het volgens de laatste inzichten niet zeker is dat voor deze MIRT-Verkenning een Structuurvisie opgesteld moet worden, is de kans daarop wel groot omdat het een brede verkenning betreft. Daarom wordt gekozen voor de procedure met Structuurvisie. Uit ervaring met eerdere MIRT-verkenningen is gebleken, dat dit meer ruimte geeft voor het bestuderen en vergelijken van de verschillende alternatieven. Door het opstellen van een Structuurvisie en bijbehorende PlanMER is het integraal en zorgvuldig beoordelen van de diverse mogelijke keuzen beter geborgd, terwijl een procedure met een Structuurvisie toch tamelijk snel kan worden doorlopen. Bovendien ontstaat een transparant proces en bestaat voor eenieder de mogelijkheid om te reageren op de voorgenomen (of ontwerp-)voorkeursbeslissing. De Structuurvisie helpt bij het expliciet vastleggen van het commitment en de verantwoordelijkheden van andere partijen,



Wanneer Structuurvisie?

3.2 Vier fasen in de MIRT-verkenning: start, analyse, beoordeling en besluitvorming

De verkenningsfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase. Voor de volledige MIRT-verkenning is conform de fasen in onderstaande afbeelding circa twee jaar tijd nodig. In de MIRT-verkenning wordt ook bekeken wat het beste moment is om de maatregelen uit te voeren gelet op onderlinge samenhang, hinder tijdens de uitvoering, benodigde procedure, urgentie en beschikbaarheid van financiële middelen.



Fasen in MIRT-Verkenning

Startfase

De in deze Startbeslissing geformuleerde opgaven worden verder aangescherpt en onderbouwd op basis van de informatie uit diverse eerder uitgevoerde onderzoeken zoals het verkeersonderzoek. Daarnaast zullen onder andere de oplossingsrichtingen voor de A15 Papendrecht-Gorinchem en het beoordelingskader nader worden uitgewerkt. Tenslotte worden de benodigde effectenonderzoeken voorbereid.

Analysefase

Tijdens deze fase van de MIRT-Verkenning worden de oplossingsrichtingen voor de A15 Papendrecht-Gorinchem uitgewerkt in kansrijke alternatieven. Bij het ontwikkelen van de kansrijke alternatieven zal de kennis van eindgebruikers, omgevingspartijen en de markt zoveel mogelijk worden betrokken. De alternatieven worden voorzien van (expert)beoordeling op hoofdlijnen. Resultaat van deze fase is een beperkt aantal kansrijke alternatieven voor de lange termijn, die worden vastgelegd in de notitie kansrijke oplossingsrichtingen.

Beoordelingsfase

In deze fase van de MIRT-Verkenning worden de effecten van de kansrijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht, en uitgewerkt in een verkeersrapport, een **planMER** en een kosten-batenanalyse. Doel van deze fase is het leveren van objectieve beslisinformatie op basis waarvan in de volgende fase een voorkeursbeslissing genomen kan worden.

Besluitvormingsfase

De laatste fase van de MIRT-Verkenning is gericht op het samenbrengen van de informatie uit de verkenning, ter voorbereiding op de vaststelling (door de Minister van I&W) van een **voorkeursbeslissing**. In deze fase wordt onder andere het eindrapport van de Verkenning opgesteld evenals de Ontwerp Structuurvisie. Deze wordt samen met het planMER ter inzage gelegd. Hierop volgt vaststelling van de Structuurvisie (inclusief voorkeurspakket) en een bestuursovereenkomst.

De crux is om het onderzoek in de verkenning te richten op de te bereiken doelen en onderscheidend vermogen: niet gedetailleerder dan nodig is voor deze fase.

De hiernavolgende tabel geeft een beoordelingskader op hoofdlijnen. Hierin is ook de relatie met het Programma Goederenvervoercorridors opgenomen. Het beoordelingskader zal tijdens de verkenning nader worden geconcretiseerd en worden opgenomen in de beschrijving van de reikwijdte en het detailniveau voor het planMER.

Doelbereik bereikbaarheid	Doorstroming
	Verkeersveiligheid
	Economische verlieskosten
	Betrouwbaarheid
	Netwerkeffecten/Robuustheid netwerk
	Doelstellingen Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost
	Externe effecten
Externe effecten	Economie
	Ruimte
	Lucht
	Geluid
	Water en klimaatadaptatie
	Bodem
	Duurzaamheid
	Externe veiligheid
	Natuur
	Landschap
	Doorkruisbaarheid gebied
	Archeologie/cultuurhistorie
	Scheepvaart
Haalbaarheid	Kosten
	Baten/kosten
	Uitvoeringshinder
	Risico's
	Draagvlak
Overig	Innovatie

Beoordelingskader

Ten aanzien van het doelbereik speelt naast andere indicatoren vanaf 2017 in de verkenning een

nieuw instrument een rol, namelijk het gebruik van de hoofdwegen-indicator (HWN-indicator). De HWN-indicator is gebaseerd op economische verlieskosten tussen bereikbaarheidsknelpunten.

De rol van duurzaamheid in de verkenning

Duurzaamheid maakt onderdeel uit van verschillende aspecten in het beoordelingskader. 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. Hiermee wordt duurzaamheid een integraal onderdeel van de te realiseren oplossing.

In de verkenning worden drie stappen doorlopen:

1. Analyse vraag en ambities
2. Onderzoek kansen
3. Vastleggen ambities

Bij het zorgvuldig doorlopen van deze stappen, maken de ambities uiteindelijk onderdeel uit van de opgaven en worden de duurzaamheidsprestaties zoveel mogelijk gekwantificeerd.



3.3 Verschillende oplossingsrichtingen worden in alternatieven uitgewerkt

Op grond van uitgangspunten van het MIRT-spelregelregelkader, het Verkeersonderzoek A15 en ervaring met andere MIRT-verkenningen, zijn een aantal alternatieven geformuleerd die in de MIRT-verkenning Papendrecht-Gorinchem in ieder geval onderzocht worden. In de keuze voor deze alternatieven is tevens rekening gehouden met de motie Dijkstra waarin gevraagd wordt om breed te kijken naar oplossingen voor wegenknelpunten waarvoor geen procedures nodig zijn.

In de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem worden in elk geval de volgende alternatieven onderzocht:

0. Nulalternatief: geen aanpassing van de A15 Papendrecht-Gorinchem op midden en lange termijn. De maatregelen uit de Korte Termijn Aanpak worden wel uitgevoerd (referentiesituatie). Ook wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op volledige invoering van de zelfrijdende auto en overige smart mobility ontwikkelingen in 2030;
1. Toepassen van sectorale en multimodale maatregelen voor de midden en lange termijn die in het Verkeersonderzoek A15 als kansrijk zijn geselecteerd behoudens grootschalige infrastructuur maatregelen;
2. Versterken regionale weginfrastructuur; opwaarderen onderliggende wegen, waarbij het uitgangspunt is dat de regionale ontsluiting en regionale bereikbaarheid grotendeels losgekoppeld wordt van de A15;
3. Integrale capaciteitsuitbreiding (2x3 rijstroken) tussen Sliedrecht West en Gorinchem met toepassing van verschillende opties (doelgroepstrook, automatisch rijden met hoge snelheid, wegennet gereed maken voor de zelfrijdende auto, platooning, connected driving).

De MIRT-Verkenning moet antwoord geven op de vraag welk alternatief of combinatie van alternatieven het meest effectief is.

3.4 Meekoppelkansen

Bij meekoppelkansen gaat het om het benutten van kansen die zich aandienen, het bereiken van meerwaarde of werk-met-werk kunnen maken. Het benoemen van meekoppelkansen betekent niet dat de uitwerking of realisatie daarvan onder de scope van de verkenning gaat vallen. Betrokken partijen kunnen vervolgens 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.

Potentiële meekoppelkansen zullen in beeld gebracht worden. De verkenning kan aanleiding geven tot aanpassingen en aanvullingen. Ook uit de analyse naar ambities en kansen op het gebied van duurzaamheid kunnen nieuwe meekoppelkansen naar voren komen.

De volgende potentiële meekoppelkansen zijn al in beeld:

- Inzetbaarheid quickwins ook voor de langere termijn;
- Programma Goederenvervoercorridors;
- Deltaprogramma (Maas, Waal);
- Vervanging & Renovatie en Beheer & Onderhoud;
- Regionale bereikbaarheidsdoelen;
- Verbeteren leefbaarheid rond snelwegen.

3.5 Bekostiging van maatregelen

Door het Rijk is €300 mln (incl. BTW) gereserveerd voor de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem in de periode 2025 - 2030. Daarnaast draagt de provincie Zuid-Holland €30 mln (incl. BTW) bij. Conform de vernieuwde MIRT-spielregels zijn de bedragen gebaseerd op 75% van de globaal geschatte kosten van structurele verbreding van de A15 op het traject Papendrecht-Gorinchem en de overige meest voor de hand liggende oplossingsrichtingen voor het projectgebied. Deze raming kent nog een grote onzekerheidsmarge. Dit betekent niet automatisch dat de genoemde bedragen ook volledig voor het project wordt ingezet.

Bij het vaststellen van de voorkeursbeslissing en het bijbehorende maatregelenpakket zal een taakstellend budget voor de maatregelen worden vastgesteld. Op basis van afspraken in een dan te sluiten bestuursovereenkomst wordt dan in detail vastgesteld hoeveel de bestuurlijke partners financieel bijdragen aan de maatregelen.

De kosten van de verkenning worden separaat gefinancierd op basis van 50/50 Rijk-Regio.

De Korte Termijn Aanpak wordt in overleg vastgesteld op basis van het Verkeersonderzoek A15 en wordt apart gefinancierd door Rijk en Regio. De KTA beslaat de gehele A15.

3.6 Planning

Na ondertekening van deze Startbeslissing wordt begonnen met de MIRT-verkenning. De MIRT-verkenning zal vanwege het complexe karakter mogelijk langer kunnen duren dan de gebruikelijke twee jaar.

STARTBESLISSING A15 Papendrecht-Gorinchem

Huidige planning:

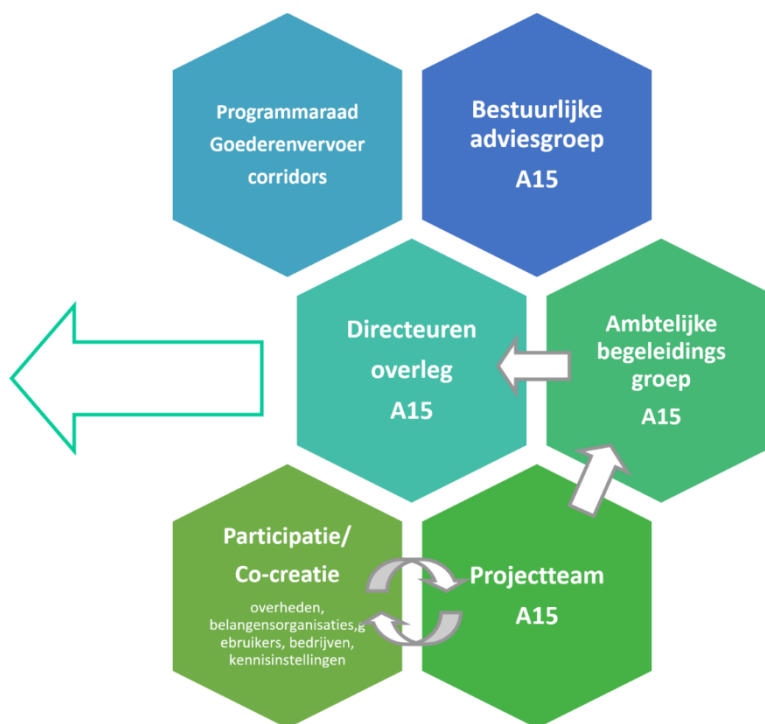
Verkenning tot en met de voorkeursbeslissing	<i>Zomer 2018 - 2020</i>
Kennismemen voortgang MIRT-verkenning en goedkeuring	
Korte Termijn Maatregelen	<i>BO-MIRT najaar 2018</i>
Zeef 1: eerste trechtering alternatieven	<i>BO-MIRT najaar 2019</i>
Zeef 2: voorkeursbeslissing en formeel einde MIRT-Verkenning	<i>BO-MIRT najaar 2020</i>
Bestuursovereenkomst	<i>Eind 2020</i>

Het voornemen is dat de oplossing voor de bereikbaarheidsopgave uiterlijk in 2030 gereed is. Indien voor de oplossing de Tracéwet van toepassing is, moet het Tracébesluit uiterlijk in 2024 gereed zijn. Om een te grote verstoring in de doorstroming te voorkomen, dient een goede afstemming plaats te vinden met de aanleg en openstelling van andere projecten in het netwerk. Deze onderwerpen kunnen in de bestuursovereenkomst aan de orde komen.

4 Organisatie

4.1 Rijk en regio werken samen aan de verkenning

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-(DGMo) functioneert samen met de regionale partners als opdrachtgever. IenW is op basis van de Tracéwet verantwoordelijk voor besluitvorming over wijzigingen aan het hoofdwegennet.



Organisatieschema

Het projectteam MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem voert de verkenning uit. Omdat Rijk en regio samen aan de verkenning werken, zijn naast het Rijk (DGMo en RWS) ook de regionale partijen (provincie Zuid-Holland en Havenbedrijf Rotterdam) lid van het projectteam. Het projectteam wordt begeleidt door de Ambtelijke begeleidingsgroep A15 Papendrecht-Gorinchem. In deze begeleidingsgroep worden de belangen van de organisaties ingebracht, waarmee een helder onderscheid ontstaat tussen uitvoering en belangenbehartiging.

Ter advisering wordt een Bestuurlijke adviesgroep voor de A15 Papendrecht-Gorinchem ingesteld waarin overheden uit het studie- en invloed gebied zitting hebben. De organisatiestructuur valt voor een belangrijk deel samen met die van het Programma Goederenvervoercorridors. De MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem zal zoveel mogelijk gebruik maken van de governance-structuur van het Programma.

De uitvoering van de KTA valt onder verantwoordelijkheid van het Directeurenoverleg A15 teneinde integraliteit te borgen. Daartoe worden het Directeurenoverleg A15 periodiek uitgebreid met vertegenwoordigers van de provincie Gelderland. Het Directeurenoverleg richt een afzonderlijke projectteam in voor uitvoering van de KTA.

Alle financiers van de MIRT-verkenning dragen met fte bij aan bemensing: Ministerie van IenW, provincie Zuid-Holland en Havenbedrijf Rotterdam.

Aan het eind van de MIRT-Verkenning beslist de Minister uiteindelijk welk voorkeursbesluit zij naar de Tweede Kamer stuurt.

4.2 Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle verkenning

Voor een succesvolle verkenning is, naast een solide projectorganisatie en afstemming met aanpalende projecten, de samenwerking met stakeholders onontbeerlijk. Om de verkenning als 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, meewerken en meebeslissen. Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden, waaronder bewoners en bedrijven in de directe omgeving van het traject, zullen gedurende de verkenning en in de fases daarna worden betrokken.

Er worden drie adviesgroepen geformeerd:

- BAG, Bestuurlijke Advies Groep;
- ABG, Ambtelijke Begeleidings Groep.
- MAG, Maatschappelijke Advies Groep.

Bij de invulling van deze groepen wordt vooralsnog gedacht aan de volgende deelnemers:

- BAG: Bestuurlijke vertegenwoordigers van alle overheden/wegbeheerders in het gebied waaronder gemeenten;
- ABG: Het ambtelijk equivalent van de BAG: denk hierbij met name aan gemeentelijke specialisten en regio-overleg Drechtsteden;
- MAG: Vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties als natuurbeheerders, economische belangenbehartigers en land- en tuinbouworganisaties.

De leden van de BAG, ABG, en MAG adviseren het Directeurenoverleg en het projectteam over de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem.

Verder zullen in de verkenningsfase verschillende participatiemomenten worden georganiseerd in samenwerking met de Directie Participatie van het Ministerie van IenW. De participatiemomenten worden gekoppeld aan mijlpalen en producten in de MIRT-verkenning. Het betreft in ieder geval de volgende stappen:

- Inventarisatie van uit te werken maatregelen;
- Het opstellen van maatregelenpakketten;
- Het trechteren en optimaliseren van de maatregelenpakketten.

Daarnaast bestaat ook nog de mogelijkheid zienswijzen in te dienen op de Ontwerp Structuurvisie en de PlanMER.

De participatieaanpak wordt verder uitgewerkt in een participatieplan.

Bijlage A: Bronnenlijst

Publicatie	Uitgever	Status	datum
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat		maart 2012
Tracéwet		(geldend 1/1/2017)	16-09-1993
Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat		november 2016
Handreiking MIRT-verkenning	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat		juni 2017
Verkeersonderzoek A15	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Zuid-Holland, Provincie Gelderland, Havenbedrijf Rotterdam,		april 2018
Nationale Markt- en Capaciteits Analyse 2017	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat		mei 2017
Actieplan en Governanceplan Programma goederenvervoercorridors oost en zuidoost	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Zuid-Holland, Provincie Gelderland, Havenbedrijf Rotterdam, Provincie Limburg, Provincie Noord Brabant, Topsector Logistiek		december 2017

STARTBESLISSING A15 Papendrecht-Gorinchem

Bijlage B: Betrokken bestuursorganen bij totstandkoming Startbeslissing

Deelnemers die hebben meegedacht bij de totstandkoming van deze Startbeslissing:

Provincie Zuid-Holland
Provincie Gelderland
Havenbedrijf Rotterdam

Bijlage C: Lijst met afkortingen

ABG	Ambtelijke Begeleidings Groep
ANWB	Algemene Nederlandse Wielrijdersbond
BAG	Bestuurlijke Advies Groep
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
DGMo	Directoraat-generaal Mobiliteit, onderdeel van het Ministerie van IenW
EVO	Eigen Vervoerders Organisatie
HWN	Hoofdwegennet
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MAG	Maatschappelijke Advies Groep
MER	Milieueffectrapportage
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
OWN	Onderliggend wegennet
RWS	Rijkswaterstaat
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TLN	Transport en Logistiek Nederland
VNO/NCW	Verbond van Nederlandse Ondernemingen/Nederlands Christelijk Werkgeversverbond