

Sfeerverslag Atelier II – Webinar

Maatregelpakketten en beoordeling

16 april 2020

Op donderdag 16 april jl. heeft het tweede Atelier voor (semi)overheden en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven uit de omgeving van de A15 plaats gevonden in het kader van de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem. Omdat een fysieke bijeenkomst niet kon plaatsvinden gelet op het Coronavirus, werd een online bijeenkomst georganiseerd in de vorm van een Webinar.

Het tweede Atelier is onderdeel van de analytische fase van de MIRT-Verkenning. Dit Atelier had als doel deelnemers te informeren over het proces van de MIRT-Verkenning, de stand van zaken van de reeds doorlopen stappen en de processtappen die nog komen. Daarnaast was het doel de deelnemers een beeld te geven van de maatregelpakketten, de maatregelen die in deze pakketten zijn opgenomen en de beoordeling daarvan aan de hand van de beoordelingscriteria. Gelet op de hoeveelheid aan informatie, kregen de genodigden van tevoren de presentatie toegestuurd. De gelegenheid werd benut om een indruk te krijgen van welke oplossingen als (meest) wenselijk worden gezien en welke beoordelingsaspecten deelnemers het meest belangrijk vinden. Hiervoor hebben zij een online enquête kunnen invullen.

De opbrengst van het Atelier wordt meegenomen in de uitwerking van de factsheets die als onderdeel van de Nota Kansrijke Alternatieven per maatregelpakket worden opgesteld.

Ook dit tweede Atelier is (net als het eerste Atelier) onderdeel van het participatieplan dat voor dit project is opgesteld. Hierin is beschreven hoe de omgeving bij het proces van MIRT-Verkenning wordt betrokken. Een alternatief voor de algemene inloopbijeenkomst voor het brede publiek is in voorbereiding, hiervoor vindt op 6 en 7 mei aanstaande een Webinar plaats. Meer informatie over het project en deelname aan de Webinars die nog volgen is te vinden op [deze](#) website.

Algemeen

Alle deelnemers werden hartelijk welkom geheten door *Suzanne van Brandwijk* en *Amber van Dam* van de projectorganisatie. De projectorganisatie bestaat uit het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland en het consortium (APPM, Goudappel Coffeng, Tauw en Rebel).

Suzanne heeft het Atelier begeleid waarbij per onderwerp specialisten aan het woord kwamen om de deelnemers een toelichting te geven en vragen te beantwoorden. De inhoudelijke thema's zijn toegelicht door *Aart de Koning*, *Anne Abbing*, *Lucy Talens*, *Martijn Hage* en *Floris Eenink*.

Na een korte toelichting op het programma en de spelregels voor het atelier werden de deelnemers door de presentatie geleid. Eerst werd met de deelnemers teruggekeken op de stappen die zijn gezet: het ophalen van informatie over het gebied, ideeën en knelpunten en het bundelen van alle mogelijke oplossingen in de Groslijst Oplossingen. Vervolgens werd toegelicht hoe de eerste trechtering van de (79) mogelijke oplossingen heeft plaatsgevonden, waarbij een deel van de afgevalen maatregelen is opgenomen in de korte termijn aanpak (KTM). Verder is uitgelegd hoe de zes maatregelpakketten tot stand zijn gekomen en hoe deze eruit zien. Eén met diverse combinaties van smart mobility en mobiliteitsmaatregelen en vijf met infrastructurele maatregelen.

Onder andere de opbrengst uit dit Atelier moet uiteindelijk leiden tot een Nota Kansrijke Alternatieven en een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Hierin worden de kansrijke

alternatieven omschreven die na besluitvorming (zeef 1) verder worden onderzocht in de Beoordelingsfase. Aan de Bestuurlijk en Maatschappelijke Advies Groep (BAG en MAG) zal hierop voor de zomer advies worden gevraagd. Hierna volgt besluitvorming door de Stuurgroep. Na de zomer zal naar verwachting de terinzagelegging van het NRD plaats vinden waarop inspraak plaats kan vinden.

Verkeer

In het volgende deel van de presentatie is een toelichting gegeven op de voorlopige verkeerscijfers (net beschikbaar gekomen en worden nog getoetst). Voor deze fase van een MIRT-Verkenning is het niet gebruikelijk al verkeersberekeningen uit te voeren maar wordt gebruik gemaakt van expert judgement. In deze verkenning zijn we een stap verder gegaan: om de effecten van de verschillende maatregelpakketten inzichtelijk te maken is met de zichtjaren en de ruimtelijk economische scenario's van zowel 2030 als 2040 gerekend. Daarbij werd aangetekend dat het nu nog te vroeg is om met de veranderingen van gedrag van weggebruikers ten gevolge van Corona rekening te houden. De berekeningen laten zien dat de knelpunten ten gevolge van de I/C verhouding¹ in de scenario's 2030Laag (met minimale verkeersgroei) en 2040Hoog (met maximale verkeersgroei) op de plaatjes niet echt veranderen, maar dat deze enkel wat minder worden. De bijdrage van de pakketten aan het oplossen van de knelpunten is bij 2040Hoog groter. De impact van elk pakket wordt nog inzichtelijk gemaakt.

Vragen werden gesteld over de verschillen in de resultaten verkeersbelasting tussen het NRM² en de RVMK³. In de volgende fasen van het project worden de effecten op het onderliggend wegennet verder onderzocht. In deze analytische fase wordt een eerste grove analyse gedaan. Hierbij wordt het onderzoeksniveau nagestreefd, dat minimaal nodig is om de effecten van de verschillende maatregelpakketten te kunnen onderzoeken, om met Zeef 1 tot de meest kansrijke alternatieven te kunnen komen. Het gaat hierbij over het inzichtelijk maken van een eventuele extra verkeersbelasting en niet over de absolute waarden.

Naar aanleiding van een vraag over de kwaliteit van het openbaar vervoer ontstaat een gesprek tussen de deelnemers over het belang van het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer voor de korte afstanden. De Provincie geeft aan dat het spel van vraag en aanbod een grote rol speelt en dat het zinvol is hier - buiten de MIRT- Verkenning om een gesprek met elkaar over te hebben.

Ruimtelijk Ontwerp en Inpassing

Aansluitend volgde er een toelichting op de ruimtelijke ontwerpen van de infrastructurele pakketten (pakketten 2 t/m 6). De rijksweg zoals deze er nu ligt is ooit aangelegd volgens de toen geldende richtlijnen, en binnen de beschikbare ruimte. Inmiddels gelden er nieuwe richtlijnen. Anders dan bij de aanleg van volledig nieuwe rijkswegen wordt bij het aanpassen van bestaande rijkswegen zoveel als mogelijk volgens de nieuwste richtlijnen ontworpen. Daar waar de fysieke ruimte beperkt is wordt gezocht naar oplossingen. In deze fase wordt nog geen inpassingsontwerp gemaakt, maar enkel een technisch ruimtelijke tekening, om globaal te kunnen beoordelen welke ruimte er ongeveer nodig is voor de oplossing. Met dat oog moeten de plaatjes worden bekeken. De precieze inpassing vraagt nog de nodige uitwerking. Dit volgt voor de pakketten die na Zeef 1 doorgaan voor verdere detaillering. Op verschillende delen van het tracé is voorzien in een ruimtereservering voor uitbreiding van rijstroken. Er moet nog worden bekeken of dit voldoende is, waarbij ook wordt gekeken of kunstwerken kunnen worden uitgebreid of toch moeten worden vervangen. Dit geldt

¹ I/C verhouding: de verhouding tussen de intensiteit van het verkeer en de capaciteit van de snelweg.

² NRM: Nederlands Regionaal (verkeers)Model

³ RVMK: Regionaal Verkeers- en Milieu Kaart

vooral voor de diverse kunstwerken van voor WO II. Daarnaast zijn er de meer bekende ruimtelijke knelpunten, waaronder Peulensluis en Kanaal van Steenenhoek. Hierover wordt gesproken met het Waterschap.

In de benodigde ruimte bij een eventuele uitbreiding van de rijksweg tussen spoor en het Kanaal van Steenenhoek wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van een snelfietspad door de Provincie Zuid-Holland. Na zeef 1 zal o.a. met de Provincie op dit onderwerp worden ingezoomd.

In deze fase worden aandachtspunten per maatregelpakket in hoofdlijnen benoemd, denk hierbij ook een benodigde aanpassingen van het onderliggend wegennet en aansluitingen op de snelweg.



Een blik op het Atelier, thuiswerkplek Amber van Dam

Beoordeling

Het Beoordelingskader is in het eerste Atelier aan deelnemers toegelicht. De maatregelpakketten zijn aan de hand van de hierin opgenomen beoordelingsaspecten in concept beoordeeld. Mede naar aanleiding van een vraag wordt uitgelegd dat per maatregelpakket een financiële raming wordt gemaakt. In deze fase nog met een flinke bandbreedte. Hierin is ook voorzien in mitigerende en compenserende maatregelen die volgen op het beoordelingsaspect 11: 'Effecten op de Omgeving'. In deze fase van het project is dat nog veelal op basis van expert judgement en worden hiervoor opslagpercentages gehanteerd.

In de volgende fase worden effecten op de omgeving nauwkeuriger in beeld gebracht als onderdeel van het inpassingsproces. Dat is ook het moment dat een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) wordt uitgevoerd. In de planuitwerking fase die volgt op de verkenningsfase (na besluit minister zomer 2021) worden onderzoeken gedaan en wordt de investering wettelijk onderbouwd. Ten aanzien van verkeersveiligheid wordt aangegeven dat deze in de volgende projectfasen middels een audit en effectrapportages worden uitgewerkt.

Tijdens de Omgevingswijzer- en Ambitiewebsessie die in het najaar van 2019 voor deze verkenning hebben plaatsgevonden, zijn met omgevingspartijen ontwikkelingen en kansen opgehaald. De mogelijkheden om deze mee te nemen worden onder criterium 11 inzichtelijk gemaakt. Energie, water, materialen en bereikbaarheid zijn uit de sessies als meest belangrijke ambities naar voren gekomen. Verdieping op de haalbaarheid van meekoppelkansen die zijn opgehaald vindt na zeef 1 plaats, hierin wordt ook de ruimtelijk inpassing, procedures en financiering met partijen uitgewerkt.

Op de vraag of er een onderlinge verhouding van weging van criteria wordt gehanteerd is geantwoord dat hier in deze fase nog over wordt nagedacht. Dit is echter geen wiskundig model. De getoonde tabel met beoordelingscriteria dient als een handvat, waarbij belangrijk is dat voldaan wordt aan de bijdrage aan de doelstellingen van de MIRT-Verkenning en de andere effecten inzichtelijk worden gemaakt.

Op basis van de voorlopige resultaten die in het Atelier zijn gedeeld, wordt duidelijk dat de Smart Mobility pakketten onvoldoende scoren qua oplossend vermogen. En dat het daarom heel waarschijnlijk is om een aanvulling met een infrastructureel maatregelpakket toe te passen. Ook pakket 1 dient nog verder te worden onderzocht.

Afronding

Na het plenaire gedeelte en de drie thema-sessies wordt het Atelier afgesloten. Alle deelnemers worden bedankt voor hun inbreng en aanwezigheid.

Deelnemers

De volgende partijen waren aanwezig bij het Atelier:

Gemeenten Hardinxveld-Giessendam, Dordrecht, Sliedrecht, Gorinchem, West Betuwe, Papendrecht, Molenlanden en Hendrik-Ido-Ambacht. Bureau Drechtsteden, Fietsersbond, TLN, Samen Bereikbaar duurzaam op weg, ProRail, Waterschap Rivierenland, Provincie Zuid-Holland, VNO-NCW West, E-corridor, Nederlandse Vogelwacht Alblasserwaard, Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, Staatsbosbeheer, Veilig Verkeer Nederland, Ondernemersvereniging Nieuw-Lekkerland, FSOD-Bedrijfskern Hardinxveld-Giessendam, Bedrijvenvereniging Schelluinen-West.