

Sfeerverslag Atelier VI

MIRT-Verkenning A15 Papendrecht - Gorinchem

Op donderdagmiddag 16 juni vond het zesde Atelier over de MIRT-Verkenning A15 Papendrecht – Gorinchem plaats in De Lockhorst in Sliedrecht. Naast de deelnemers van de vorige ateliers en de leden van de Bestuurlijke en Maatschappelijk Adviesgroepen (BAG en MAG), waren ook gemeenteraadsleden uitgenodigd. De groep bestond daarmee uit raadsleden, ambtenaren en wethouders van (semi)overheden en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven uit de omgeving en diverse belangenorganisaties. In totaal waren er circa 30 deelnemers aanwezig bij dit fysieke Atelier. Voorafgaand aan het Atelier was er voor de gemeenteraadsleden een introductie over het doel en het doorlopen proces in de MIRT-Verkenning, zodat ook zij goed beslagen ten ijs komen in het Atelier.

Opening en stand van zaken MIRT-Verkenning

Alle deelnemers worden welkom geheten door Bart Heinz, projectmanager van dit project van het ministerie IenW. Hij neemt de deelnemers kort mee in het doel van de MIRT-Verkenning en de scope van de Verkenning. Ook legt hij uit hoe de alternatieven en varianten tot stand zijn gekomen. Daarna benoemt hij welke stappen er sinds het vorige atelier zijn gezet. Dit zijn: het opstarten van het aanvullend onderzoek naar de effecten op Knooppunt Gorinchem, het afronden van de haalbaarheidsstudies op de ruimtelijke inpassingsknelpunten, het afronden van het meekoppelkansenproces en de resultaten van het geluidonderzoek.

Bart Heinz licht een aantal ruimtelijke knelpunten toe. Het tracé loopt door dichtbevolkt stedelijk gebied, wat maakt dat het inpassen van de snelweg in de omgeving erg complex is. Om die reden worden een aantal haalbaarheidsstudies uitgevoerd: naar de inpassing van de rijksweg tussen spoorlijnen en het Kanaal van Steenenhoek, naar een mogelijke zuidelijke ligging van de rijksweg ter hoogte van de Peulensluis en naar de inpassing van de N216 tussen Betuweroute en rijksweg. Kort wordt toegelicht hoe het project omgaat met een aantal actualiteiten, zoals stikstof, betalen naar gebruik en de gestegen benzineprijzen.



Oplossend vermogen

Eerdere resultaten uit Atelier V en vergelijking met huidige situatie

Dennis van Sluijs, verkeerskundige, licht op hoofdlijnen de eerdere resultaten van het verkeerskundige onderzoek toe in vergelijking met de huidige situatie. Dit naar aanleiding van vragen hierover in het vorige Atelier. Onderzoek laat zien dat de doorstroming vooral verbeterd is in de varianten met de weefvakken (+ en ++ varianten t.o.v. referentie). Op verkeersveiligheid scoort alternatief 3 het beste. Er wordt gevraagd waarom het effect op doorstroming en het effect op reistijdbetrouwbaarheid positief is, maar de verkeersveiligheid niet verbeterd. Giel de Bruijn,

verkeerskundige, geeft aan dat de verkeersveiligheid is bekeken vanuit de huidige situatie en dat de andere aspecten zijn vergeleken met de referentie situatie.

Knooppunt Gorinchem

Giel de Bruijn licht verder de resultaten toe van het aanvullend onderzoek naar de effecten van de alternatieven op het knooppunt Gorinchem. Naar aanleiding van het vorige Atelier is op nadrukkelijk verzoek vanuit de regio hiervoor nader onderzoek gedaan. De effecten op het knooppunt zijn doorgerekend met dynamische rekenmodellen, in aanvulling op de statische berekeningen die eerder zijn uitgevoerd. Met verkeerskundigen uit de regio is de onderzoeksopzet van dit aanvullend onderzoek eerst besproken. Ook zijn er vier onderzoeksvragen geformuleerd. Aan de hand van deze vier vragen worden de resultaten gedeeld met de deelnemers aan het Atelier.

Na het uiteenzetten van de uitkomsten volgt de volgende vraag uit het publiek: Welke conclusies trekt het projectteam uit deze berekeningen? Er zijn significante en sterke negatieve effecten op het knooppunt, dus het is duidelijk dat hier iets moet gebeuren. Bart Heinz licht toe dat er met de verkeerskundigen uit de regio op 30 juni een brainstormsessie plaatsvindt om mogelijke mitigerende maatregelen te inventariseren. Vervolgens worden deze verder uitgewerkt en beoordeeld op kansrijkheid en oplossend vermogen. Iedereen die daarbij mee wil denken, is welkom. De aanwezigen worden uitgenodigd om eventuele input voor de brainstormsessie alvast op een flipover te schrijven of te mailen naar het projectteam. Alle input die voor 30 juni wordt ingezonden, wordt meegenomen in de brainstormsessie. Door de aanwezigen wordt waardering uitgesproken voor de manier waarop het projectteam is omgegaan met de problematiek rondom het knooppunt Gorinchem. Ook is er waardering voor hoe open het project is over de resultaten van de berekeningen.

Na een korte pauze gaan de aanwezigen in twee groepen uiteen. Beide groepen nemen deel aan de twee deelsessies.

Deelsessie Voorlopige MKBA

In deze deelsessie licht Dexter Voskamp, MKBA specialist, toe wat de voorlopige uitkomsten zijn van de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA).

Uitleg MKBA en methodiek

Wat is een het doel van een MKBA? Hierin worden maatschappelijke effecten van een project, zoals een kortere reistijd en investeringskosten, in kaart gebracht. Ze worden vervolgens voor zover mogelijk uitgedrukt in een monetaire waarde (oftewel, in euro's). Ook kwalitatieve effecten zoals natuur en ecologie worden meegenomen en beschreven. Deze effecten zijn echter binnen de huidige MKBA niet in geld uitgedrukt. De MKBA is een analyse waarbij volgens landelijk toegepaste uniforme richtlijnen effecten worden meegenomen. Daardoor kunnen projecten onderling worden vergeleken. Bronnen van de MKBA zijn de effectstudies (waaronder verkeersstudies), kostenramingen en kengetallen. De kostenramingen en kengetallen zijn geproduceerd door Rijkswaterstaat, de effectstudies zijn geproduceerd door de onderzoekers van de MIRT-Verkenning. De robuustheid van de MKBA wordt onder andere getoetst door middel van het doorrekenen van twee economische scenario's: WLO Hoog en WLO Laag. Bovendien wordt er een gevoeligheidsanalyse toegepast. Hierin wordt het effect van verschillende onzekerheden op de MKBA-resultaten in kaart gebracht. Knooppunt Gorinchem is in de voorlopige resultaten nog met de statische berekeningen meegenomen. De dynamische berekening en de uiteindelijke mitigerende maatregelen worden in de definitieve MKBA verwerkt.

Effecten meegenomen in de MKBA

Over het effect geluidshinder worden door de deelnemers vragen gesteld. Wordt dit geluid berekend of ook daadwerkelijk gemeten? Voor dit project zijn berekeningen uitgevoerd met een rekenmodel, geen metingen. Op virtuele punten langs de rijkswegen is bepaald wat de maximale toegestane geluidproductie mag zijn (GeluidProductieproductieplafonds: GPP's, cf. de Wet Milieubeheer). Dit is vastgelegd in het [Geluidregister](#) van Rijkswaterstaat. Ook zijn er vragen over hoe de investeringskosten worden meegenomen in de MKBA. Bijvoorbeeld of kosten voor werkzaamheden aan het onderliggend wegennet (OWN), als gevolg van meer drukte door verbreding van de A15, ook worden meegenomen als kosten in de MIRT-Verkenning? Hierop wordt geantwoord dat investeringskosten ten behoeve van nieuwe knelpunten op het OWN niet in de MKBA thuishoren. Immers, als de verbreding van de A15 inderdaad leidt tot knelpunten op het OWN, dan wordt het effect hiervan meegenomen in de berekening van de reistijd en/of de betrouwbaarheid. Die worden daardoor minder hoog. Als we zowel de lagere reistijd- en betrouwbaarheidsbaten als de investeringskosten voor het oplossen van eventuele knelpunten mee zouden nemen, zouden we in feite de maatschappelijke kosten van deze knelpunten dubbel tellen.

Voorlopige resultaten MKBA

De resultaten van de MKBA laten zien dat alternatief 2++ het beste MKBA-saldo geeft. Varianten zijn niet gekwantificeerd, maar het is aannemelijk dat variant 3++ nog beter scoort dan alternatief 2++. Uit het publiek komt de vraag waarom dit aannemelijk is. Hierop wordt aangegeven dat alternatief 3 beter scoort dan alternatief 2, en alternatief 2++ beter scoort dan alternatief 2. Dus ervan uitgaande dat de baten van de + pakketten in beide hoofdscenario's ongeveer hetzelfde effect geven, zal dit ertoe leiden dat variant 3++ het beste scoort. De grootste kostenpost is de investering in het project en de grootste baat is de reistijdwinst. Hoe hoog de score van de alternatieven in de MKBA is, is afhankelijk van het economische scenario. De twee scenario's (WLO Hoog en WLO Laag) zijn allebei realistische opties, maar wel redelijke uitersten. Daarom zal de realiteit waarschijnlijk ergens tussen WLO Hoog en WLO Laag liggen. Dexter Voskamp laat weten dat Betalen naar Gebruik, de haalbaarheidsstudies en Knooppunt Gorinchem mogelijk nog van invloed kunnen zijn op de uiteindelijke uitkomsten van de MKBA.

Allocatieanalyse MKBA

Ten slotte is de allocatieanalyse van de MKBA gepresenteerd. Deze geeft aan hoe de kosten en baten zijn verdeeld over de verschillende partijen. De meeste baten vallen bij de weggebruikers (waarbij zakelijke gebruikers van de vier verkeersmotieven de meeste baten ontvangen). Er wordt een lijst gepresenteerd van gemeenten en provincies die veel bereikbaarheidsbaten ontvangen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen herkomst en bestemming. Er wordt uitgelegd dat het verschil in herkomst en bestemming te maken kan hebben met het moment waarin de bewoners binnen een gemeente doorgaans gaan rijden. Bijvoorbeeld de ochtend- of avondspits. Het Rijk draagt de grootste kosten, namelijk de investeringskosten en kosten voor beheer en onderhoud.

Deelsessie Ruimtelijke inpassing en milieueffecten

In deze deelsessie lichten Lucy Talens, Amber van Dam en Marjolein van Meteren de stand van zaken van de haalbaarheidsstudies, de meekoppelkansen en de resultaten van het geluidonderzoek toe.

Haalbaarheidsstudies

Voor de belangrijkste ruimtelijke knelpunten is met behulp van haalbaarheidsstudies naar oplossingsrichtingen gezocht. Daarbij wordt gekeken of de effecten met maatregelen kunnen worden gemitigeerd (verkleind) of gecompenseerd (elders positieve effecten realiseren om het negatieve effect teniet te doen). Er worden nog geen definitieve keuzes voor oplossingsrichtingoplossingen gemaakt. Het doel is om in deze fase te onderbouwen dat een haalbare oplossing mogelijk is die het effect voldoende mitigeert of compenseert. Het gaat om de volgende ruimtelijke knelpunten:

- De zuidelijke ligging van de A15 ter hoogte van de Rivierdijk/Peulensluis
- De inpassing van de A15 tussen het spoor en Kanaal van Steenenhoek
- De optimalisatie van de N216 tussen het spoor en de A15 ter hoogte van Schelluinen



Per haalbaarheidsstudie wordt de stand van zaken toegelicht. Daarbij worden de (mogelijke) uitkomsten en het vervolgproces toegelicht. Voor alle studies geldt dat de knelpunten geen invloed hebben op de keuze voor een voorkeursalternatief (VKA), omdat de situatie zich bij alle alternatieven en varianten voordoet. De uitwerking volgt in de Planuitwerkingsfase van A15.het project. De resultaten van de haalbaarheidsstudies worden vastgelegd in factsheets, als bijlage bij het milieueffectrapport (PlanMER).

Er is vanuit de deelnemers veel aandacht voor de voorlopige resultaten van de studie naar de zuidelijke ligging. Zo wordt er onder andere geïnformeerd of er al een voorkeursvariant is en of het verschil in kosten tussen de noordelijke en zuidelijke variant nog van invloed zou kunnen zijn op de voorkeursvariant. Er zijn diverse aspecten waarop de beoordeling plaatsvindt: kosten, maar ook juridische haalbaarheid, effecten op de omgeving, e.d. De zuidelijke variant betekent dat de kering moet worden opgeschoven in het stroomvoerend rivierbed van de Beneden-Merwede en dat er NNN-gebieden geraakt worden. Dit is lopend onderzoek.

Deelnemers vragen of alle alternatieven en varianten een ruimtelijk knelpunt kennen dat opgelost moet worden of dat er hier onderscheid in zit. Door de ruimtelijk zeer complexe situatie en beperkte ruimte aan weerszijden van de A15, komen de ruimtelijke knelpunten die in de haalbaarheidsstudies worden onderzocht in alle en alternatieven en varianten voor in dezelfde mate.

Meekoppelkansen

Hierna volgt een toelichting op de stand van zaken van de verschillende meekoppelkansen die binnen de MIRT-Verkenning A15 zijn uitgewerkt. Dit zijn de volgende drie:

- Verminderen barrièrewerking A15 door aanleg van een faunatunnel/passage
- Doorfietsroute A15 Papendrecht-Gorinchem
- Energieopwekking

Voor elke meekoppelkans wordt toegelicht wat de kans inhoudt en wat de status is qua financiering en afspraken met de betreffende stakeholders. Ook wordt het voorstel aan de Stuurgroep toegelicht over het vervolgproces. De overall-conclusie is dat de Verkenningfase nog te vroeg is om concrete afspraken te maken. Het advies van de BAG en de MAG aan de Stuurgroep is om in de Planuitwerkingsfase de meekoppelkansen met partijen als een gezamenlijke opgave verder op te

pakken. Zo kent de doorfietsroute ter hoogte van Hardinxveld-Giessendam bijvoorbeeld een groot raakvlak met het wegontwerp van de MIRT-Verkenning A15 voor de Zuidelijke Ligging. Dit advies is in goed overleg tussen project, trekkers en de regio tot stand gekomen.

Een uitzondering hierop vormt de droge faunapassage voor otters. Hiervoor is het Waterschap en Provincie al wel gelukt concrete afspraken te maken. Deze faunapassage zal bij het nieuw te bouwen sifon door het Waterschap worden gerealiseerd.

Vanuit de deelnemers worden vooral verduidelijkende vragen gesteld. Bijvoorbeeld of er ook naar de geluidsschermen van ProRail wordt gekeken voor energieopwekking. De geluidsschermen van ProRail langs de Betuweroute behoren niet tot de scope van het project en kunnen daarom ook niet worden meegenomen in de meekoppelkansen van de MIRT-Verkenning A15. Wel wordt er aangegeven dat voor energieopwekking op overhoeken langs spoor en rijkswegen een apart project van ProRail en RWS loopt. Daarnaast worden ook extra kansen en ideeën aangedragen, zoals ecologische verbindingen voor vliegende dieren (zogenoemde hop-overs).

Milieueffecten

Tot slot volgt in deze deelsessie een presentatie over de resultaten van het geluidonderzoek. Na een toelichting op de gebruikte methodiek worden de resultaten van de modelberekeningen voor Geluid toegelicht. De drie alternatieven zijn doorgerekend. De effecten van de drie varianten zijn ingeschat op basis van de berekeningen van de alternatieven.

Alle alternatieven en varianten scoren 'neutraal'. Dit wil zeggen dat het verschil in het aantal geluidgevoelige bestemmingen, het aantal geluidgehinderden en aantal slaapverstoorden minder dan 5% is (dit kan zowel een toe- of afname zijn) ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is berekend voor acht verschillende deelgebieden binnen het studiegebied. Een onderscheid tussen de alternatieven is zichtbaar wanneer gekeken wordt naar het aantal geluidgevoelige bestemmingen. In alternatief 3 is dit per saldo (alle deelgebieden bij elkaar opgeteld) een toename van 0,5%, terwijl dit bij alternatieven 2 en 2++ beide een afname is van 0,9%. Op deelgebiedniveau is wel meer onderscheid te zien. Een vervolgonderzoek naar Geluid is nodig in de Planuitwerkingsfase, om te bepalen of en welke geluid reducerende maatregelen getroffen moeten worden.

Er is veel belangstelling vanuit de deelnemers voor het thema Geluid. Er wordt aangegeven dat men niet direct een duidelijk beeld heeft bij de gehanteerde criteria zoals 'ernstig slaapverstoorden'. Daarnaast gaat veel aandacht naar de cumulatie van geluid. Niet alleen de A15 veroorzaakt geluid, maar ook de Merwedelingelijn en Betuweroute, die dicht bij de bebouwing liggen. Er wordt verzocht om niet alleen vanuit de A15 naar geluidsoverlast te kijken, maar daarbij de cumulatie van al het omgevingsgeluid mee te nemen. Dat zou een completer beeld opleveren voor de betreffende gemeenten. Er wordt uitgelegd dat in de Verkenningfase de nadruk ligt op het in beeld brengen van het onderscheidend vermogen van de alternatieven/varianten. Daarom is voor nu alleen naar de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer gekeken. In het onderzoek op woningniveau dat in de Planuitwerkingsfase plaatsvindt, worden ook andere geluidsbronnen betrokken. Dan vindt ook een afweging plaats van het doelmatig toepassen van geluid reducerende maatregelen. De vraag ten aanzien van de cumulatie van geluid wordt als wens genoteerd voor de Planfase.

In de presentatie is niet toegekomen aan een overzicht van de eerdere resultaten van de milieueffecten. Deze konden wel in de zaal bekeken worden op één van de posters. In algemene zin kan daarover gezegd worden dat er meer negatieve effecten zijn bij alternatief 3, variant 3+ en variant 3++. Dit komt doordat uitbreiding met een volwaardige derde rijstrook een groter ruimtebeslag vereist dan een spitsstrook, en daardoor meer (negatieve) impact heeft op de leefomgeving en milieu.

Ophalen voorkeuren

Na de deelsessies komen de deelnemers weer plenair bij elkaar om voorkeuren op te halen. De deelnemers mogen aangeven welk alternatief of variant hen het meeste aanspreekt (gele post-its) en welk het minst (blauwe post-its). Dit gebeurt op posters van de alternatieven en varianten. Zo wordt een eerste beeld gevormd over hoe de deelnemers op basis van de nu bekende informatie tegenover de verschillende alternatieven en varianten staan.

Duidelijk wordt dat de voorkeur veelal uitgaat naar varianten 3+ en 3++ en dat de zaal het minst positief staat tegenover alternatief 2. De vraag uit de zaal is wel of varianten 3+ en 3++ binnen het budget vallen. Bart Heinz geeft aan dat varianten 3+ en 3++ vooralsnog binnen de bandbreedte van het budget vallen.



Vooruitblik en afronden

Tot slot informeert Bart Heinz de deelnemers over de vervolgstappen in de Verkenningsfase. De inpassende ontwerpen, PlanMER, verkeersonderzoeken, kostenraming, MKBA, gevoeligheidsanalyses en andere verdiepingssporen leiden tot het totaal aan beslisinformatie waaruit een voorkeursalternatief volgt. Hierover wordt een advies van de BAG en MAG gevraagd. Het voorkeursalternatief wordt vervolgens, samen met het advies van beide adviesgroepen, en onderbouwd in de Ontwerp Structuurvisie en PlanMER, ter inzage gelegd. Voorafgaand hieraan wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd. Op basis van het advies van de Commissie voor de m.e.r., de ingezonden zienswijzen en bestuurlijke reacties wordt vervolgens een Nota van Antwoord opgesteld. De minister van IenW neemt op basis van deze processtappen een Voorkeursbeslissing. Bart Heinz bedankt iedereen voor hun aanwezigheid en sluit het atelier af.

Deelnemers

Introductie Gemeenteraadsleden:

Gemeenten: Molenlanden, Papendrecht, Zwijndrecht, Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam, Ridderkerk

Partijen Atelier:

Gemeenten: Papendrecht, Molenlanden, Hardinxveld-Giessendam, Ridderkerk, Zwijndrecht, Sliedrecht, Gorinchem, Alblasserdam, Hendrik-Ido-Ambacht, Altena, Dordrecht

Waterschappen, Fietsersbond, Natuur- en Vogelwacht De Alblasserwaard, Havenbedrijf Rotterdam, Provincie Zuid-Holland, VSO/FOD, Ondernemersvereniging Nieuw Lekkerland, Rijkswaterstaat, VVN, Regio Drechtsteden